

**Universidade Federal do Rio Grande Do Sul
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social**

**Caronas antropológicas nas ruas de Florianópolis.
Deslocamentos, tempo e cidade**

Yuri Rosa Neves

Porto Alegre
2018

Yuri Rosa Neves

**Caronas antropológicas nas ruas de Florianópolis.
Deslocamentos, tempo e cidade**

Orientadora: Ana Luiza Carvalho da Rocha

Dissertação de Mestrado apresentada ao
Programa de Pós-graduação em
Antropologia Social da Universidade
Federal do Rio Grande do Sul como
requisito parcial para obtenção de título
de mestre

Porto Alegre
2018

CIP - Catalogação na Publicação

Neves, Yuri Rosa

Caronas antropológicas nas ruas de Florianópolis.
Deslocamentos, tempo e cidade / Yuri Rosa Neves. --
2018.

112 f.

Orientadora: Ana Luiza Carvalho da Rocha.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas, Programa de Pós-Graduação em Antropologia
Social, Porto Alegre, BR-RS, 2018.

1. Etnografia. 2. Carona. 3. Deslocamento. 4.
Tempo. 5. Cidade. I. Carvalho da Rocha, Ana Luiza,
orient. II. Título.

Banca Examinadora

Dra. Ana Luiza Carvalho da Rocha
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Orientadora)

Dr. Alex Vailati
Universidade Federal de Pernambuco

Dra. Cornélia Eckert
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Dr. Jean Segata
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Agradecimentos

Este trabalho é o resultado de um longo período de formação, desde a graduação, quando realizei os primeiros trabalhos de campo e alguns trabalhos para disciplinas, e o período de mestrado, essencial por permitir tempo e profundidade para elaborar o material que vinha colhendo e me incitando a novos olhares no trabalho de campo menos intensivo nestes últimos dois anos. Assim, são muitas pessoas e grupos que contribuíram nestes diferentes períodos.

Assim, gostaria de agradecer ao contato próximo com a professora Ana Luiza Carvalho da Rocha, minha orientador, e a professora Cornélia Eckert, pois permitiram dar densidade teórica para dimensões centrais em qualquer deslocamento: o espaço e o tempo. Marcam profundamente a elaboração das ideias que tratarei aqui. A participação no BIEV, Banco de Imagens e Efeitos Visuais, e no NAVISUAL, Núcleo de Antropologia Visual, coordenados por estas professoras, oportunizaram-me a interação com colegas que escutaram e sugeriram ideias para os caminhos que encontrei. Entre elas, menciono: Felipe Rodrigues, Matheus Cervo, Júnior Abalos, Manoel Rocha, Roberta Simon e Camila Braz. Todos deixaram marcas nos meus cadernos e ficaram nas ideias que aqui reúno. Especialmente, agradeço à Manoela Laitano Chaves pelo diálogo e parceira nesta fase.

Antes de aprofundar as ideias junto ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, a professora Carmen Rial e os professores Alex Vailatti, Rafael Devos e Alexandre Bergamo da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC tiveram importantes contribuições para minhas reflexões, e aos quais são profundamente grato pelos incentivos e caminhos que mostraram nas fase inicial. Neste período, os anos de participação no NAVI, Núcleo de Antropologia Visual e Estudos da Imagem, coordenado pela Profa. Carmen Rial e pelo Prof. Alex Vailati naquele momento, proporcionaram uma formação de base que foi determinantes nos passos seguintes de elaboração desta dissertação.

Agradeço à Stela Rosa, minha mãe, pela parceria, pelas trocas intelectuais, pelas leituras e pelas revisões desse trabalho.

Agradeço à amiga Isabela Van Pelt pelas conversas e relatos enquanto debatia algumas ideias e hipóteses que ajudaram a pensar a posição das mulheres pegando caronas neste trabalho.

Agradeço à Andrey Rosa Neves, Emanuelli Dalsasso, Rodrigo Martins, Gabriel Monquelate Ferraz, Tatiana Rozenfeld, Pablo Carril, Renata Hilal e tantas outras pessoas que não mencionei que ajudaram com as imagens neste trabalho, com referências e com caminhos.

Agradeço ao CNPq pela bolsa concedida durante a realização deste mestrado.

Resumo: Esta etnografia se propõe a levar o leitor num passeio de carona por Florianópolis – SC, discutindo, por um lado, como esta prática incomum de deslocamento para o cenário urbano se cria enquanto possibilidade no processo de desenvolvimento urbano, e, por outro, aonde estas experiências nos levam e o que mobilizam na negociação da situação da carona, com suas incertezas e instantes emergentes. O trabalho inicia com uma curta revisão de produções anteriores sobre caronas nas ciências humanas e algumas sobre a prática em Florianópolis que apresentam questões que vão sendo elaboradas e aprofundadas com o aumento do ritmo de caronas que vamos pegando na etnografia. Ao longo dos capítulos, as temáticas de política, imagens, imaginário, mobilidade, etnografia e tempo são recorrentes e vão trazendo diferentes camadas que ajudam a pensar o fenômeno em Florianópolis.

Palavras-chave: Carona, Deslocamentos, Tempo, Cidade e Etnografia

Abstract: This ethnography proposes to take the reader on a ride hitchhiking through Florianópolis - SC, discussing, on the one hand, how this unusual practice of displacement to the urban scenario is created as a possibility in the process of development in the city; on the other hand, where these experiences lead us and what they mobilize in the negotiation of the hitchhiking situation, with its uncertainties and emerging moments. The work begins with a short review of previous productions about hitchhiking in the human sciences and some about the practice in Florianópolis that present questions that are being elaborated and deepened with the increase of the rhythm of hitchhiking that we are taking in the ethnography. Throughout the chapters, the themes of politics, images, imagery, mobility, ethnography and time are recurrent and will bring different layers that help to think the phenomenon in Florianópolis.

Key-Words: Hitchhinking, Displacement, Time, City and Ethnography

Lista de Imagens

Imagem 1 – Sequência da extensão da Av. Acácio Garibaldi São Tiago até praia da Joaquina. P. 9

Imagem 2 – Sequência da travessia do Morro da Lagoa, Rodovia Admar Gonzaga (SC 404). P. 11

Imagem 3 – Mapa Trístico de Florianópolis. P. 33

Imagem 4 – Mapa Axial de Porto Alegre. P. 34

Imagem 5 – Mapa Axial de Florianópolis P. 34

Imagem 6 – Sequência da extensão da Av. Osni Ortiga. P. 36

Imagem 7 – Mapa resultado pesquisa: Mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis. P. 39

Imagem 8 – Mapa de caminhos aquáticos e terrestres, ocupação colonial. P. 39

Imagem 9 – Foto aérea continuum urbano do Centro e Bacia do Itacorubi. P. 40

Imagem 10 – Foto da ponte Hercílio Luz, início do século 20. P. 40

Imagem 11 – Foto da construção da ponte na Lagoa da Conceição, anos 60. P. 42

Imagem 12 – Foto vista da Lagoa da Conceição do Morro da Lagoa, anos 50. P. 42

Imagem 13 – Trecho da Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga (SC 406). P. 43

Imagem 14 - Mapa parcelamento de terra simples e ordenado em Florianópolis. P. 48

Imagem 15 – Mapa do GoogleMaps com os rastros dos trajetos na etnografia. P. 48

Imagem 16 – Extensão da Av. João Pio Duarte Silva e da Rua Vera Linhares de Andrade. P. 51

Imagem 17 – Extensão da Rua Deputado Edu Vieira. P. 55

Imagem 18 – Sequência de fotos de servidões, ruas sem saída. P. 57

Imagem 19 – Imagem dos fluxos e centralidades do Plano Diretor de Florianópolis. P. 84

Imagem 20 – Sequência de fotos trevo do Rio Tavares. P. 87

Imagem 21 – Foto panorâmica do ponto de carona na Av Osni Ortiga. P. 94

Sumário

Introdução	1
Capítulo I - Formas de Habitar: a pesquisa e a cidade de carona.....	8
1.1 A prática de carona	14
1.2 Tempo, economia simbólica e o caroneiro, um recorte metodológico	24
1.3 Ajuste de lentes: contexto urbano	29
Capítulo II - Cidades e os Imaginários: a Ilha de ilhas.....	33
2.1 A pratica da carona em Florianópolis e os espaços insulares	35
2.2 Posicionar-se: a espacialização da carona em Florianópolis	47
Capítulo III. - Deslocando-se de carona: mergulho na prática	59
3.1 A carona e seus tempo: conhecimento e instantes na beira da via	61
3.2 A visão e os imaginários	65
3.3 Aprendizado entre o pragmático e o idealista	71
Capítulo IV - O que circula no deslocamento de carona?	80
4.1 Crônicas do fim: mapa do estado/rastro da carona	81
4.2 Esticar o dedo ou pagar a passagem	87
4.3 Carona contra o estado: a agência feminina e a violência	93
Conclusão – Re-habitar o mundo de carona	100
3.1 A cidade	102
3.2 A antropologia	104
Referências bibliográficas	107

Introdução

Onde uma antropologia de caronas pode nos levar? Quais encontros, paisagens, curvas, desvios, histórias e situações poderia colocar em contato um viajante de carona? Que tipo de deslocamentos conceituais podem ser úteis na jornada? Este trabalho parte desta inquietações que ganharam corpo ao longo do processo de pesquisa e reflexão, começando durante minha graduação no curso de Ciências Sociais da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, em Florianópolis e se estendendo no mestrado. Por alguns anos durante este período, peguei quase que exclusivamente caronas para me locomover cotidianamente. Assim, esta dissertação se baseia na vivência de um contexto urbano no qual esta possibilidade é real. Por ser algo que vivi durante a formação, este trabalho expressa também um pouco do modo como aprendi antropologia, pois foi a partir deste “campo de pesquisa” que fui testando ideia, pensando viabilidade de conceitos e experimentando formas de escritas no caderno de campo.

Semelhante a qualquer deslocamento, elaborei este trabalho como uma jornada em que coloco duas questões centrais a serem exploradas: primeiro, de onde vamos partir e por onde vamos circular em relação ao espaço, no caso a cidade Florianópolis, e em relação a um conjunto de questões; e, segundo, gostaria de chegar a ponderações sobre onde a carona pode levar em termos de pesquisa e experiência de deslocamento a partir de suas dinâmicas e temporalidades específicas.

A mobilidade é um aspecto central na compreensão da vida contemporânea, e tem sido enfocada nas ciências sociais por uma gama de perspectivas que partem, em grande medida, do fenômeno de intensificação das mobilidades com a globalização, pesando as transformações semânticas e teóricas nas pesquisas (Hannerz, 1997), os diversos fluxos que atravessam o mundo e configuram os contextos locais (Appadurai, 1990), nas infraestruturas que produzem exclusões e possibilidades (Dalakoglou & Harvey, 2012), levando a novas formas de compreender a vida contemporânea (Augè, 2010; Rial, 2008; Sheller & Urry, 2005). Entre estes referenciais discutindo mobilidades e circulações, deslocar-se esticando o dedo na beira de estradas e vias surge como um modo bastante particular de abordar a problemática, ainda mais numa cidade que é a capital estadual do país.

A referência cultural clássica para caroneiros, *On The Road*, de Jack Kerouac (2009 [1957]), explicita o entrelaçamento da prática com um estilo de vida aventureiro e aberto às incertezas do caminho, no qual não parece combinar com a mobilidade cotidiana e regrada que se vive numa cidade movida pela hora do trabalho, da escola, do rush, do almoço e etc. A prática de carona direciona fortemente a um imaginário de contracultura e ascensão da figura do *hippie* nas estradas,

que teve um grande auge nos anos 70 e serviu primeiramente de fonte de inspiração para gerações de jovens de classe médias em países Norte Americanos e Europeus, mas que paulatinamente se espalhou pelo mundo.

Como explorarei nas páginas a seguir, a prática vinculada a este imaginário que encontra força numa geração do pós-guerra crítica ao consumo e a vida urbana é antecedida pela utilização da carona por militares e pessoas em busca de trabalho entre os anos 30 e 50, como os *hobos* nos EUA que utilizam as trens de carga para circularem. Rivoluceri (1972), Portis (2015) e outras pessoas escrevendo sobre o tema trazem estas duas configurações de experiências históricas sobre a carona que podem ser vistas como representativas de uma tensão encontrada durante a pesquisa entre a prática ser tomada por uma necessidade e falta de recursos, remetendo às situações de crise ou inexistência de transportes coletivos, e, de outro lado, ser vista pelo caráter idealista e político ao criar uma mobilidade “auto-organizada” pelos usuários. Esta última, em certa medida, ressoa no imaginário cultural desta geração dos anos 70.

Esta pesquisa é fruto do meu processo de aprendizado com a etnografias e, deste modo, não tem como objetivo principal traçar uma história da carona em Florianópolis, somente na medida em que auxiliar a compreender as dinâmicas dessa experiência no espaço de convivência produzido pela urbanização desta cidade. Busco pensar através da etnografia as dinâmicas desta forma de deslocamento em que a pessoa se depara com um contato interessado com outra pessoa, requerendo um mínimo de troca num contar de si e saber do outro. Esticando o dedo na beira da via e negociando com os carros na passagem, os participantes são postos num esforço imaginativo em que, por exemplo, a segurança está em jogo ao abrir o espaço privado do carro para alguém desconhecido, ou mesmo ao se dispor a entrar num espaço privado de outra pessoas. Assim, diferente da maioria dos contextos de caroneiros, a existência da prática de carona nas ruas de Florianópolis convida a refletir sobre o significado de pegar e dar caronas num contexto urbano no qual o cotidiano dos moradores está cruzado por políticas de Estado para a mobilidade. Pensar a prática de carona colocou três formas de intervenção destas políticas de Estado que são centrais: regulando as formas de transporte individual, gerindo o transporte coletivo e produzindo planos de transformações no espaço.

Esta dissertação vem sendo gestado desde 2013, num período em que me locomovia prioritariamente de carona para ir às aulas, trabalho e atividades de lazer (que me colocaram na beira da estrada em muitas madrugadas). Por isto, estas reflexões são fruto de experiências com muitas pessoas que me deram e pegaram carona comigo, compartilhando o deslocamento, muitas vezes, diário. São todas e todos parte das ideias que impulsionaram este trabalho, pois tanto

sugeriram caminhos que esta reflexão tomou, seja direta ou indiretamente, quanto enriqueceram de histórias e alegraram o meu deslocamento cotidiano por algum tempo. Mesmo reconhecendo suas participações essenciais, assumo completa responsabilidade das reflexões que apresento a seguir.

A realização deste trabalho mobilizou nestes anos uma percepção sobre como a riqueza dos encontros na experiência de se deslocar por caronas rechoa em algo profundamente “antropológico”: a todo tempo estamos atentos aos efeitos das negociações de diferenças. Para se locomover, pondera-se a todo momento o quanto outras pessoas podem conviver momentânea num espaço privado e fechado do carro, implicando numa negociação desta convivência. Será que paro e respondo ao pedido? Será que a outra pessoa quer conversar? Como me vestirei para pegar carona mais facilmente? Será que é mais fácil sendo uma mulher? Ou mais difícil? E uma pessoa negra? À esta hora será que é seguro? Constante negociação com outra pessoa ponderando a si.

Estas perguntas, comuns e espontâneas quando se pensa a caronas como possibilidade, apresentam este caráter que configura sempre situações renovadas, impelindo atenção para pensar sobre outras novas pessoas. Além disso, esta atenção cria efeitos: alguém poderá chegar em casa cedo e ter uma conversa interessante, outra pessoa erra na sua projeção e sofre uma violência. Esta margem de incerteza está implicada na percepção da prática. Assim, esta reflexão está interessada como se dão as criações fugazes dessas possibilidades nas negociações de diferentes pessoas.

A questão da diferença emerge em todo deslocamento no espaço e está invariavelmente ligado à forma de como se habita os espaços. A partir das moradas que se constroem certas seguranças e possibilidades. As reflexões sobre as estradas na modernidade e os processos de globalização muitas vezes retomam questões de alienação, do atomismo social, individualismo e da segregação no deslocamento, apontando exatamente sobre os modos de habitar o mundo e as cidades (Augè, 2010, Sheller & Urry, 2005). Por outro lado, outras referências apresentam dinâmicas em contextos particulares nos quais engendram rompimentos da alienação e direcionam o olhar para outras poéticas emergentes do espaço, questões políticas e novos fluxos incitados pela mobilidade (Dalakoglou, 2010; Dalakoglou & Harvey, 2012). Neste sentido, nas experiências individuais, ir de um lado a outro pode tornar o espaço achatado pela repetição e previsão dos trajetos, ou mais espaço ao fazer do percurso um encontro com novos elementos. Assim, a prática de carona, enquanto forma de deslocamento, mesmo permitindo pensar muito sobre formas específicas de habitar o mundo e abrir a novas experimentações na exigências ferramentas de sociabilidade para interagir com outras pessoas normalmente desconhecidas, também se vê coabitando um espaço com mobilidades hegemônicas ligadas ao signos de alienação e individualização. Por isto este trabalho, para além de uma história da carona, busca compreender

como as formas de viver neste local engendram esta possibilidade, e como esta se tensiona com outras.

Seguindo estas dinâmicas entre espaço e deslocamento, as ideias de *habitar* e *deslocar* são exploradas como dois movimentos que, articulados, permitem pensar a carona nas experiências. Cruzando tais ideias com pares significantes tais como público e privado, espontâneo e planejado, urbano e rural, político e técnico/utilitário, busco linhas de argumentação que não tendam a reificar estes domínios e ideias já consagradas, e sim costurar estas com as vivências etnográficas, exibindo como estes pares são construídos e negociados nas situações reais de habitar uma cidade e se deslocar ali, e nos quais vão tomando novas formas e sentidos em diferentes vivências.

Estas ideias nasceram a partir da evidência de que o *posicionamento* e o *deslocamento* eram dois significantes que poderiam ser vistos se repetindo na experiência, tanto como um todo pelo fato de se precisar estender o dedo e achar uma boa posição em relação aos carros para se locomover, quanto pelas considerações de aspectos mais sutis ao longo das caronas em torno das apresentações, das negociações, das ocasionais discordâncias e dos desconfortos, nos quais exigem posicionamentos e convidam a deslocamentos. A consolidação desta reflexão sobre o habitar e o deslocar que me auxiliaram a pensar na etnografia e a organização deste trabalho se deveu às trocas com a colega de mestrado Renata Hilal, com quem realizei um artigo articulando sua pesquisa com habitações permaculturais com a minha sobre caronas, explorando como estas experiências convidam a pensar formas de habitar e de deslocar que tensionam domínios entre o interesse público e aos limites das fronteiras privadas.

A experiência de carona que vou explorar está entrelaçada com as formas habitar os espaços da cidade de Florianópolis não somente pela estrutura viária viabilizando a concentração de fluxos que permitem encontros de trajetos dando condições de possibilidade à carona espontânea¹, mas pensando os estilos de vida e universos simbólicos (Velho, 1987) que compõe a população da cidade e mantém a carona viva. Ao longo de alguns relatos de caronas, trouxe imagens dos caminhos com o objetivo de proporcionar uma vivência estética durante a leitura, pois os sentidos ligados ao habitar Florianópolis encontrados durante as caronas envolvem aspectos relativos à escolha de uma morada com qualidade de vida, perto da natureza, num clima mais pacato de interior que outras cidades, mas, ao mesmo tempo, cosmopolita. Assim, abre-se a questão a ser explorada sobre em que medida as motivações em torno de viver na cidade, as formas de interação no espaço e as paisagens se articulam para tornar a prática de carona uma possibilidade no

1 Utilizo “carona espontânea” em alguns momentos para pontuar a diferença as “caronas programadas” por aplicativos ou combinadas por plataformas diversas na internet que são alvo de diversos debates em torno de novas formas de mobilidades sustentáveis e colaborativas, como apresentarei ao longo do trabalho.

deslocamento neste contexto.

Neste sentido, aproveitando a potência destas conceitualizações a serem construídas, o primeiro capítulo “Modos de Habitar: a pesquisa e a cidade de carona” busca dar contornos à forma de se posicionar nesta pesquisa, explorando aonde outras pessoas pesquisando caronas ou em caronas já chegaram. Além disso, discutirei ideias levantadas nesta revisão que ressoam em preocupações da antropologia urbana brasileira. O segundo capítulo, “A Cidade e os Imaginários: a Ilha de ilhas”, preocupa-se em apresentar o contexto da cidade de Florianópolis como morada, pensando principalmente como esta opção de deslocamento se torna possível no processo de desenvolvimento urbano e na ocupação populacional, atentando aos processos históricos e espacialização da carona como prática mais comum em algumas localidades. Com estas reflexões tento elaborar as especificidades deste contexto que se refletem numa prática deslocamento também incomum para um cenário urbano.

A carona implica uma lógica de negociação numa temporalidade de *suspensão*, em que há uma constante iminência de surgimento de impasses a serem resolvido em instantes – explícitos na negociação informal de parar e aceitar na carona. Buscando explorar esta questão, no capítulo três, “Deslocar-se de caronas”, considero quais as dimensões da prática permitem captar a diversidade das experiências com a carona, explorando o que esta experiência mobiliza como forma de conhecimento através do reconhecimento visual e da rítmica do instante. A reflexão se desdobra em como as diferentes posições produzem experiências diversas entre, por exemplo, um sentido mais utilitário e pragmático de cumprir um deslocamento, e outro de caráter mais idealista e político apontando a constituição de uma associação de pessoas auto-organizadas, e, assim, flertando com uma crítica ao individualismo e à impessoalidade.

A constatação deste lugar de contraponto às “políticas de mobilidade” e a tensão com as formas convencionais de deslocamento, leva a discutir a questão da carona na sua relação mais direta com o Estado e a infraestrutura de mobilidade gerida pelas governamentalidade pública e privada no capítulo quatro, “O que circula no deslocamento por caronas?”. Nesta última parte coloco a questão do “sujeito contingente” que se realiza ao longo do caminho (o caroneiro e a caroneira, e o/a motorista), pensando a capacidade de agir na carona que não está realizada, como o é ao assumir a figura de passageiro esperando um ônibus. A forma de ver do Estado na realização de suas funções se desdobram em simplificações e abstrações dos contextos específicos (Scoot, 1998), incitando as pessoas a assumirem certos papéis gerais com intuito de lidar com o rápido movimentos da vida na urbanidade: clientes, funcionários, pedestres, policiais, motoristas, flanelinhas, mendigos, trabalhadores e etc. E se utilizado do dinheiro como grande mediador das

relações que permite a aceleração. Não há tempo para tornar todas as existências humanas que compõem e cruzam os cotidianos discretas e diferenciadas. Assim, as funções e cargos que as pessoas ocupam pode ser vista como algo que viabiliza a velocidade dos fluxos na urbanidade.

Porém, não é o dinheiro que circula na carona, e sim trocas dialógicas, histórias e mesmo formas de violência, principalmente quando se considera o ponto de vista de mulheres. As pessoas dirigindo e pegando carona sempre se tornam *alguém* para outra, indo além das funções prontas e seguras. Estas considerações no último capítulo tentam tocar em dilemas que, como gostaria de argumentar, colocam-se no horizonte de qualquer forma de auto-organização que tensione outras formas ligadas à governamentalidade do Estado (Foucault, 2012).

Na conclusão, “Re-habitar o mundo de carona”, proponho um balanço desta jornada de pesquisa em diferentes níveis. A dissertação representa um processo de formação, de modo que me esforço para ponderar quais interesses intelectuais explorados neste trabalho são transversais à etnografia de sala de aula que realizei na graduação como pré-requisito para a conclusão de curso como licenciado em ciências sociais, inspirada no debate teórico de Roy Wagner (2009) em *A Invenção da Cultura*; e à proposta de projeto de doutorado com “malucos de estrada” no Brasil, que iniciarei em alguns meses. Minha intenção é considerar avanços metodológicos e epistemológicos que percebi neste processo de formação, explicitando intenções mais implícitas e gerais do trabalho que ressoam num projeto reflexivo maior que começo a definir com mais precisão cruzando estas experiências passadas e as por virem.

Depois de debater como projeto os efeitos em minha formação de ter “habitado” este campo de pesquisa, passo a considerações finais acerca dos lugares em que a experiência da carona em Florianópolis levou para refletir em relação às formas de habitar e de deslocar nas cidades e, além disto, para pensar os desdobramentos da posição de antropólogo caroneiro na cidade sobre a produção de conhecimento antropológico, retirando as potências deste trabalho para o campo dos estudos urbanos.

Meu propósito com este trabalho é principalmente etnográfico, de modo que os diálogos teóricos e conceituais servem como ferramentas de compreensão das questões trazidas pela experiência. Estas são convocadas, em grande medida, para embarcar na argumentação na medida em que os relatos mobilizam questões a serem resolvidas². Neste sentido, antes de encerrar esta introdução ao trabalho, gostaria de tecer alguns apontamentos de referências que teriam sido boas parceiras nesta jornada, mas que, por algumas escolhas e limites deste trabalho, não subiram nesta carona.

2 Agradeço especialmente ao Felipe Rodrigues me sugerir como solução este insight de trazer autores e autoras de carona na medida que necessito, e não me fixar na busca de um referencial pronto.

Primeiramente, a escola de Chicago e o interacionismo simbólico trazem elementos que podem facilmente ser articulados com as nuances das negociações existentes na carona. Logo nas minhas primeiras incursões neste campo, a leitura de *A representação do eu na vida cotidiana* de Ervin Goffman (1975) foi essencial para compreender como poderia pensar esta interação face a face intrínseca à prática. Naquele momento, estimulou a produzir descrições mais minuciosas dos pontos de carona, captando quais elementos espaciais favoreciam a negociação fugaz entre a pessoa pedindo carona na via e a pessoa dirigindo. Observar quais elementos funcionavam como códigos simbólicos na apresentação de si ao esticar o dedo, como vestimenta, mochila, skates, representações de gênero, a disposição e projeção pessoal de estar atento aos carros e ao pedido, não se perdendo, por exemplo, em interações com outras pessoas no ponto de carona. Porém, outras referências se tornaram mais relevantes para discutir estas dinâmicas da negociação, principalmente por permitirem o encadeamento de argumentos sobre a tensão com outras formas convencionais de mobilidade que se traduzem numa relação com alguns sentidos de política mais explícitos.

Não somente as ideias de Goffman, mas Ezra Park (1929) e Louis Wirth (1973 [1938]) sobre a pesquisa no ambiente urbano, ou ainda Howard Becker sobre sociologia do desvio (2009 [1963]), de algum modo, cruzaram minhas reflexões nesse longo período dedicado à carona. Contudo, a antropologia urbana brasileiras tem grande influência destes autores e suas ideias sobre a vida na cidade, e autores como Gilberto Velho e José Cantor Magnani trazem ferramentas que dão conta de tratar desta dimensão neste trabalho. Além disto, a urbanidade pensada nesta dissertação coloca a questão do tempo como central, de modo que ideias mais estruturadas nesta direção foram mais úteis em termos argumentativos.

Outra grande referência que dialoga com as ideias deste trabalho e não fez parte de sua composição é Marshall Sahlins. A relação mais evidente são suas colocações sobre o contato das culturas nativas com a racionalidade capitalista, pois a carona, como argumentarei, proporciona uma desnaturalização de formas convencionais e tensionam fundamentos sobre como a cidade se integra e se desloca. Nas leituras finais deste trabalho, a tensão entre os paradigmas de uma razão prática e de uma razão simbólica na história da antropologia elaborado por Sahlins em *Cultura e Razão Prática* (1979, p. 68-142) pareceu algo latente neste trabalho, já que há uma mediação constante entre as regularidades simbólicas que a vivência nos espaços urbanos proporcionam e as transformatividades da ação que marcam a incerteza e os impasses na realização da carona.

Tendo apresentado ao leitor ou à leitora um pouco do trajeto proposto para este trabalho, assim como alguns caminhos que não serão seguidos, a função de uma introdução está cumprida. Boa leitura

Capítulo I

Modos de Habitar: a pesquisa e a cidade de carona.

“De alguma forma, temos de ser capazes de compartilhar o passado uns dos outros a fim de estar conscientemente no presente uns dos outros”
Fabian, O Tempo e o Outro (1985. p. 118)

Semelhante à preparação para a escrita de um trabalho acadêmico, qualquer deslocamento começa antes da partida. Além da bagagem que precisaremos no percurso, levamos experiências anteriores que abrem possibilidades de caminhos e modos de vivê-los. Assim, sempre que partimos de algum lugar ou começamos um texto, somos convidados a um duplo movimento: mergulhando nas profundidades arqueológicas dos espaços, no caso, a cidade de Florianópolis, e dos “lugares retóricos” e epistemológicos do campo buscando no que já foi produzido sobre o assunto caminhos reflexivos para abordar as questões; e a um estar na superfície presente dos acontecimentos, reconhecendo até onde se pode chegar a partir da incursão e do contexto. Como as palavras, os rastros dos movimentos no espaço deixam marcas que podem ser revistados e retrilhados.

Esta dupla articulação de profundidade e superficialidade do espaço é um aspecto evidente nos deslocamentos por caronas. Ao mesmo tempo que a pessoa pedindo carona passa a compor uma paisagem que já estava lá na superfície do presente, esta remete às profundidades de tempos e as vivências passadas que engajam as posturas de cada pessoa no jogo que definem a eficácia da carona – dão forma à atenção na superfície dos acontecimentos. Diferentes de outros meios de deslocamento mais hegemônicos e corriqueiros no mundo contemporâneo em que é possível ter maior precisão temporal e controle das situações, a carona é revestida de contingência e informalidade que torna aparentemente pouco objetiva e cartesiana a reflexão sobre como as pessoas se movimentam nos espaços.

Neste primeiro capítulo, gostaria de partir do meu processo de inserção no campo para, a seguir, realizar um diálogo com algumas pesquisas sobre caronas e refletir acerca dos lugares de onde os pesquisadores partiram e até aonde conseguiram chegar em seus apontamentos. A escassez de material, reconhecida pela maioria dos autores e das autoras, justifica uma pequena revisão, podendo servir também como ponto de partida para outros pesquisadores interessados nesta forma de deslocamento.

Como o cenário típico dos trabalhos realizados sobre a prática é a estrada, a urbanidade de Florianópolis a coloca num outro contexto, deslocando os relevos da relação extra cotidiana das

viagens em estradas para a opacidade típica dos ritmos cotidianos. Este ajuste de lentes ficará mais densificado no capítulo seguinte. Com este caminho, pretendo dar forma a este objeto através da antropologia e desenhar meu lugar como pesquisador nas caronas na Ilha de Santa Catarina.

Para situar, portanto, o objeto desta dissertação no interior das obras e autores que estudaram a carona, apresento alguns dos movimentos e deslocamentos por mim experimentados na cidade que é foco desta investigação. Trago experiências que despertaram para o desejo de aprofundar o estudo da carona como fenômeno profícuo para refletir sobre a vida cotidiana nas cidades. Apresento, assim, um relato da minha estreia como caroneiro, recuperada para o meu diário de campo quando comecei a pensar na prática como objeto de estudo.



A primeira vez que peguei carona estava em Florianópolis com um amigo para realizar o vestibular para Ciências Sociais em meados de novembro de 2008. No domingo, último dia de prova, resolvemos antes ir à praia pela manhã. Perguntamos na recepção do Hotel que estávamos hospedados no centro da cidade qual praia era mais próxima da universidade e, logo cedo, rumamos em direção à Joaquina. Pegamos ao todo três ônibus: primeiro um para o terminal do centro, bastante próximo ao hotel; depois para o terminal da Lagoa da Conceição; onde pegamos o que ia direto para a praia costeando a lagoa e passando numa longa via de pedras irregulares e dunas margeando o caminho. A praia era no fim desta via. Estávamos há pouco menos de 15 km da universidade. Faltando mais de três horas para início da prova, resolvemos voltar para não haver risco de atrasos. Como o ponto de ônibus estava vazio e o transporte demorando, resolvi perguntar num comércio próximo à praia quando viria o ônibus que ia para o terminal do bairro da Lagoa da Conceição, primeiro ponto de parada até chegar à universidade. Soube que, por ser domingo e aquela praia estar fim de uma linha, demoraria mais de uma hora. Indicaram que seria mais prudente na nossa situação se tivéssemos ido à próxima praia, a Mole, lá havia maior fluxo de transporte.



Ilustração 1: Sequência de fotos da extensão da Av. Acácio Garibaldi São Tiago, iniciando na Av. Rendeiras até a praia da Joaquina. (imagens do autor)

Com iminência de perder a prova, resolvemos pedir carona aos carros que deixavam a praia no fim daquela manhã enquanto caminhávamos na direção que viemos. Lembro que não demorou muito para um casal se prontificar em parar e nos levar até à Lagoa da Conceição, que estava a uns 5 km da Joaquina. Talvez tal solução para a situação surgira pela minha lembrança de ir à Florianópolis de férias na infância e ver jovens pedindo carona no intenso trânsito da cidade durante o verão, algo que na época me criava grande simpatia pela atitude remetendo a um estilo de vida de aventureiro aberto ao acaso e ao desconhecido. Não podia imaginar que depois de quase dez anos estaria realizando o mestrado sobre este objeto, e que aquela carona teria sido determinante nisto, pois fui aceito no curso de Ciências Sociais por realizar aquele dia de prova, iniciando minha trajetória acadêmica que neste trabalho representa mais um passo.

Esta situação ilumina alguns aspectos sobre o deslocamento por caronas que estarão presentes ao longo do trabalho. Primeiramente, *pegar* carona requer uma postura ativa que se diferencia de *esperar* um ônibus, surgindo como opção exatamente quando ou onde o transporte público não alcança. Ao longo dos seis anos que vivi em Florianópolis, fui paulatinamente me adaptando com a carona até o momento em que a maioria dos meus deslocamentos eram realizados deste modo, seja pela falta de transporte como nesta situação, seja pela rapidez, desejo de interagir com outras pessoas ou escolha por um trajeto específico. Assim, pude ir compreendendo que além do revestimento de *necessidade* em cumprir um certo deslocamento, havia também um caráter de *escolha* frente a outras formas, podendo, neste caso, indicar um flerte com certos estilos de vida ou atitudes explicitamente políticas. Acima de tudo, explicita como a carona, ao mesmo tempo que se relaciona com algo eminentemente *utilitário* e *pragmático* sobre se deslocar, envolve *ideais* e formas de interagir no espaço que criam tensões com a *política* institucionalizada das mobilidades.

Este trabalho começou a ser gestado a partir de um exercício para a disciplina de Métodos e Técnicas de Pesquisa em 2013, num momento em que se tornava necessário escolher um objeto de pesquisa e a minha relação com a prática da carona como forma de deslocamento em Florianópolis era intensa no cotidiano. Neste período, morava no bairro Rio Tavares na altura da Pedrita, uma

pedreira que “consome” um morro que é parte de um maciço de vários morros tomados de floresta no qual tinha de contornar para chegar à universidade, podendo escolher ir por ambos os lados pegando de dois a três ônibus, dependendo da hora. Esta dupla possibilidade de caminhos contornando conjuntos de morros é recorrente na dinâmica de deslocamento na ilha e configura certa vivência estética da cidade. Neste caso, a distância nos dois caminhos é relativamente a mesma. Porém, minha escolha normalmente era ir pela Lagoa da Conceição haja vista a maior facilidade de pegar caronas e a bela paisagem composta pela lagoa e pelos verdes morros que permitia cruzar, sendo, aliás, alvo de deslumbre e elogios à cidade em conversas durante diferentes caronas. No dia que tive o primeiro vislumbre da potência desta ideia estava fazendo este percurso.



Depois de uma primeira carona até metade do caminho, me encaminhava para o pé do morro da Lagoa da Conceição, um dos pontos de carona mais clássicos da cidade fazendo a conexão entre o leste e a região central da ilha. Ao me aproximar, avisto uma menina que não conhecia pedindo carona. Abordei-a e pedi para pegar carona ao seu lado. Ela aceitou sem hesitação. Perguntei se ia para universidade também, e acenando negativamente disse que ia para o Iguatemi trabalhar. Seguimos calados e atentos ao fluxo de carros na via. Devido à minha pressa, alternei o dedo esticado com um apelo juntando as mãos como numa oração enquanto me comunicava visualmente com os carros na passagem. Um casal entre 30 e 40 anos num carro popular encosta no recuo à nossa frente após uma perceptível hesitação na negociação com os olhares. Um quebra-mola alguns metros antes permite que os carros cheguem mais lentos na frente do ponto de carona. Corremos até a janela do carro e a moça pergunta para onde eles iam enquanto fico um pouco atrás, afinal ela estava ali antes. A moça se vira para retornar ao ponto e me diz que eles vão na direção da UFSC, esperaria outra carona que a levasse direto ao seu local de trabalho. A passageira levanta seu banco e eu entro no carro já agradecendo a disponibilidade. A primeira coisa que o motorista diz num tom



Ilustração 2: Travessia do Morro da Lagoa, Rodovia Admar Gonzaga (SC 404) (imagens do autor)

de brincadeira depois de os agradecer é: “pedindo por favor assim, não tem como não parar”. Foi uma carona rápida e, passada as apresentações iniciais, houve pouca conversa, pelo que lembro. Depois desta troca, o casal ficou conversando entre eles e eu fiquei quieto no banco de trás, matutando ideias para o trabalho de Métodos. Surgiu então o primeiro estalo de que a carona poderia ser meu objeto. Foi meu apelo incidindo sobre a dúvida deles que fez com que chegasse ao meu destino com tempo de sobra. Assim, comecei a pensar nos aspectos que contavam para esta possibilidade de mobilidade numa cidade, em que a realização do trajeto parece indicar uma capacidade de manipulação pessoal de como se posiciona no espaço.

Meu sinal fez com que fosse naquele carro e não noutro. A prática de carona sugeria que havia aspectos além da objetividade prescritiva que permitiria apontar exatamente os motivos que faziam uma pessoa parar. Apresenta um contexto de controle e gestão das contingências ligada à esta rápida comunicação que se realiza entre caroneiro e motorista. A partir daquele dia começaria a buscar caminhos e relevos para realizar esta reflexão em pequenos trabalhos para as disciplinas na graduação. Nos despedimos com uma troca de sorrisos na sinaleira em frente à universidade.

Num primeiro momento, a etnografia surgiu como um grande desafio no meu processo de formação frente às dinâmicas específicas que a carona proporcionava. A descontinuidade do momento de carona era transposta numa descontinuidade da realização da pesquisa etnográfica, recomeçando a cada nova carona. Muitos participantes apresentavam um vínculo esporádico com a prática, de modo que a decisão fugaz de parar o carro e dar carona dependendo da pessoa ou da situação surgia como central a ser explorado. Neste ímpeto de estabelecer relevos teóricos à

pesquisa, busquei na literatura da antropologia urbana ferramentas para dar controle ao fenômeno, com a intuição de que o caráter incomum desta forma de deslocamento num contexto urbano se articulava com características distintivas desta própria urbanidade. A carona passou a figurar, por exemplo, como forma de sociabilidade *particular* de uma cidade como um *todo*, como sugeriria Magnani (2002) com o conjunto de categorias de circuito, pedaço, trajetos, manchas e pórtico estudando na cidade de São Paulo diferentes formas de sociabilidade. Assim, buscava elaborar a relação entre cidade e a carona reunindo olhares de perto das experiências e de longe com a cidade de forma geral.

Instigado por um modo de “controlar” a pesquisa com ferramentas conceituais e buscando a desnaturalização da minha posição num contexto familiar da minha experiência (Velho, 1987) na cidade de Florianópolis, comecei a realizar questionários e anotações mais objetivas nas minhas caronas cotidianas: onde moravam os motoristas? se eram moradores da ilha ou turistas? se tinha emigrado ou eram nativos? a frequência e motivos que os faziam dar ou não caronas? Num primeiro momento, privilegiava quem dava, talvez por já vivenciar a posição pegando caronas. Então, comecei a pensar como a prática de carona se configurava nos estilos de vida e visões de mundo que habitavam a cidade (Velho, 1987; 1997). Aos poucos, este levantamento me levou a mergulhar nas dinâmicas da organização viária, nos processos de ocupação, na construção de infraestruturas e na paisagem para compreender existência da carona ali, como explorarei com mais profundidade no próximo capítulo.

Porém, mesmo que tentasse definir regularidades de locais e pessoas participando deste modo de deslocamento por meio de categorias sociais como estudantes, turista, trabalhador, morador “nativo da ilha”, morador “de fora”, jovem ou velho, o caráter aberto e informal sempre punha um novo elemento, uma nova possibilidade de ponto de carona, alguém que estava começando a dar caronas e alguém prestes a abandonar. Apesar da recorrência de encontros com estudantes como eu, ao sair dos meus trajetos cotidianos, encontrava novas possibilidades e novas pessoas com outras relações com a prática. Ia percebendo como a persistência da carona na superfície das ruas está entrelaçada com o espaço e os sentidos de comunidade na cidade de modo profundo, não algo pontual ligado à universidade e ao turismo. Deste modo, a questão que emergia como central e, ao mesmo tempo, um desafio a ser desenvolvido era de como produzir uma reflexão em que apresentasse as regularidades mantendo o caráter espontâneo, imprevisto e contingente ligado aos destinos e aos encontros proporcionados pela prática de carona. A intenção de articular regularidades e incertezas levou a encontrar na etnografia um caminho mais interessante para dar forma à pesquisa e à escrita.

Meditar sobre as especificidades da prática de carona levou a nuances acerca das compreensões do tempo. De um lado, a fugacidade da experiência se demonstrou de suma importância, permitindo captar a dimensão de incerteza das negociações com as quais os envolvidos são impelidos a lidar para realizar o deslocamento. Neste sentido, ressoa na reflexão sobre o instante e os acontecimentos de Gaston Bachelard (2010), em *A Intuição do Instante*, pois a prática de carona envolve uma continua instauração de possibilidades de viver o deslocamento, desestabilizando um sentido de sujeito racional e pronto por uma temporalidade descontínua. Caráter visível com o efeito do sinal de oração por determinar, ali naquela situação, pegar ou não a carona com aquelas pessoas. Por outro lado, tomar esta descontinuidade vivida na prática dependia também de ponderar as continuidades da prática em sua relação com a cidade e seus habitantes, permanentes e esporádicos. Assim, a articulação entre regularidades e incertezas que me instigava desde o início, encontrou caminho argumentativo na medida que os instantes ritmando a prática carona se entrelaçavam com a duração desta forma de deslocamento neste espaço. Ou seja, tratava-se de pensar a abertura sobre uma forma de vivenciar os instantes fugazes da carona se estendendo nas dinâmicas de sociabilidade da cidade através dos tempos. Tinha uma duração que era inegável.

Além do questionário e as anotações de campo durante todos estes anos, realizei, entre o fim de 2013 e o começo de 2014, um conjunto de dez gravações durante as caronas no meu cotidiano. Naquele momento, os vídeos tiveram um caráter experimental frente ao meu interesse pela dimensão estética presente nos caminhos. Neste trabalho, busco familiarizar o leitor com as paisagens encontradas na cidade através de fotos ao longo de alguns relatos, como já experienciado na leitura dos relatos anteriores. Todas estas formas de pesquisar estão presentes nas páginas a seguir, tentando, em certa medida, explicitar as potências e os limites de cada uma.

Para continuar a delinear a perspectiva das minhas etnografias, vou discutir algumas pesquisas com caronas realizadas por outros pesquisadores. Os lugares que passaram e os seus interesses podem servir para dar velocidade para expor minha própria posição epistemológica, e assim criar mais alguns referentes comuns com o leitor ou com a leitora para o resto da jornada que este trabalho convida.

1.1 A prática de carona

A lógica prática da carona coloca como desafio metodológico a compreensão da agência não enquadrada numa relação de causa e efeito mecânica determinada por estilos de vida, por traços identitários ou pelo espaço. Incita a pensar como estes elementos podem criar possibilidades para o agir pegando e dando caronas. Não cabe, portanto, tomá-la como um “hábito” incorporado, pois

difficilmente podemos naturalizar a este ponto as dinâmicas desta forma de deslocamento. Trata-se de uma prática, deste modo aberta às incertezas das experiências (Bourdieu, 1992). Como aludi com em meu primeiro *insight*, as estratégias no controle das etapas da carona emergem nas negociações ao longo do caminho, no realizar da prática.

Percebemos a relevância da lógica prática da carona na etnografia pioneira de Donna Carlson (1972). Realizando uma “observação participante” com estudantes mulheres na Inglaterra dos anos 70, a autora produz uma análise bastante estrutural ao pensar neste 'transcorrer' total do momentos, chegando num resultado que se assemelha a um guia de como viajar de caronas, da partida à chegada. Com relatos de situações vividas por ela e por suas informantes, discute como escolher a vestimenta e como preparar o roteiro com as vias e horas do dia aumentam as chances de conseguir se deslocar desta maneira. Além disto, menciona a postura simpática e ativa ao pedir, a ponderação dos riscos e dos motivos que podem influir em aceitar ou não uma carona dependendo dos riscos percebidos e mesmo estratégias de como passar uma noite na estrada (Carlson, 1972. p 140-45). Este interesse explicita a dimensão de incerteza e maleabilidade da prática, evidente na sua narrativa de uma situação em que mudou sua disposição e interesse pela conversa com um motorista aparente entediado e anunciando que logo pararia. Esta mudança, segundo Carlson, permitiu a construção de uma empatia que o motivou a seguir viagem noite a dentro e, de quebra, deixar Carlson e sua colega até a porta de suas casas depois da chuva começar. O motorista justificou que não poderia deixar suas “amigas” na mão. Carlson conclui que a carona, apesar parecer composta de atividades aleatórias, num “um escrutínio mais próximo revela que é um conjunto de comportamentos culturalmente constituídos” (Idem, p. 146 – tradução minha) que vão além do caráter utilitário de ir de um lado a outro.

A sensibilidade para como o deslocamento por carona tem este caráter manipulável pela pessoa pegando carona parece se desdobrar numa etnografia que também um guia de como proceder, detalhando o processo como uma espécie de receita ou indicações iniciais de segurança num voo. A autora chama atenção para as etapas e modos de geri-las. Explicita como se trata de uma experiência de deslocamento em que o reconhecimento destas etapas transforma completamente a eficácia da jornada, diferente do conjunto de diretrizes mais objetivas num avião, em que talvez numa situação de emergência estas informações seriam mais “úteis” para a realização do deslocamento em si. Implicitamente, sugere-me como ter contato com tais significações culturais e procedimentos acerca da carona diminuem e controlam os riscos e imprecisão. Talvez “o privilégio da perspectiva parcial” (Haraway, 1995) de mulher tenha alguma influência sobre seu modo de observar e construir o conhecimento antropológico sobre a prática.

Apesar do valor etnográfico deste trabalho pioneiro sobre carona na antropologia, a análise fica demasiadamente fechada aos elementos formais, mapeando a prática de modo generalista e atemporal, não havendo uma reflexão sobre variações de encontros com certas pessoas, de momentos históricos, de espaços específicos ou mesmo um descentramento da perspectiva de estudante pegando carona. Neste sentido, o caráter incerto e espontâneo da relação entre a carona e o espaço surge como alvo de controle pela etnografia e pela vivência. Na minha opinião, nesta espécie de decodificação estrutural da experiência há uma tendência à ilusão de transcendência dos ritmos e impasses inerente a cada situação, como sugeriria Nancy Munn (1992, p. 96-98) discutindo a ideia de tempo na antropologia. A incerteza não pode ser somente alvo de controle. “Pegar caronas não é somente sobre tolerar a falta de controle, requer aceitação e desejo ativos por incertezas”³, como diria Portis (2015). A incerteza é tanto fonte de *insegurança* quanto de *desejo*.

O livro de Mario Rivilucchi (1974), *Hitch-hiking*, publicado pelo próprio autor, dá um panorama mais abrangente sobre significações relativas às caronas. Considerada a obra mais completa sobre carona por outros estudiosos, utiliza centenas de entrevistas congregando diferentes perspectivas. Rivilucchi, seguindo situações relatadas pelos seus entrevistados e algumas vezes experiências suas, traz pontos de vista de jovens numa busca por independência do ambiente familiar, de comunidades de hippies, de drogados e outras populações marginais, de policiais e da estrutura jurídica. Seu cuidado pela variação das significações sobre a prática o permite discutir a violência, as relações de poder entre motoristas e pessoas pedindo carona, as questões de gênero, de classe e de raça, o rompimento da rebeldia adolescente, as preocupações paternas e maternas, a fetichização da carro, a cultura individualista e a sexualidade. Apresenta uma compreensão mais contingente e relativa, exibindo um leque de possibilidades de significação que habitam o espaço da carona nas estradas dão forma à uma comunidade de “desconhecidos” com laços fugazes.

A utilização de entrevistas por Mario Rivilucchi aponta metodologicamente para uma análise daquilo que as pessoas pensam sobre carona e o que se pode pensar a partir disto. Quando eu realizava as gravações de vídeo, fazia o questionário ou explicitava logo no início da interação em campo a minha intenção como pesquisador, a conversa tendia a se direcionar para a própria prática, e não as conversas que normalmente vivenciava enquanto simples caroneiro. Diferente da excepcionalidade e a vivência extra cotidiana nas caronas em estradas (Kendall, 2016)⁴, em que

3 Original: “Hitchhiking is not just about tolerating a lack of control, it requires an active embrace and desire for uncertainty.” (Portis, 2015. p. 55)

4 Blake Paul Kendall Kendall (2016) faz um estudo de caronas combinadas pela internet na Alemanha, mas amplia sua reflexão para uma “comunidade europeia” de caroneiros ativa e conectada pela internet trocando experiências e conhecimentos sobre segurança e melhores trechos. A prática de carona é pesada pelo caráter informal, ligado uma economia da dádiva (gift economics) e ao encontro com a diferença. Mobiliza um conjunto de conceitos como cooperação e confiança na interpretação da carona como experiência (Kandall, 2016). Tocarei rapidamente em algumas de suas ideias articuladas com outros trabalhos nas páginas a seguir.

normalmente se desenrola um longo tempo de diálogo, em Florianópolis, esta forma deslocamento é marcada pelos ritmos cotidianos e dura normalmente o máximo de 20 minutos. Nesta situação, ao dirigir a conversa à carona enquanto temática e à realização da pesquisa, percebia surgir uma espécie de “meta discurso” da carona, que, sem dúvida, evidenciava uma variação de significações como as levantadas por Rivolucris, porém colocava a interação num nível acima da experiência falando *sobre* a carona e subvertendo o caráter mais opaco que reveste muitas práticas cotidianas nas cidades, como as de mobilidade. Durante a pesquisa, ficara cada vez mais evidente que a carona em si não era tão excepcional para algumas pessoas naquele contexto, mas, ao conduzir o diálogo na direção da pesquisa, criava um ambiente excepcional em que a carona era objeto de debate e não uma vivência em si no cotidiano de uma cidade.

Na sua tese de doutorado, Julian A. Compagni Portis (2015) busca compreender o declínio da carona nos EUA empreendendo uma genealogia da prática a partir das transformações dos significados públicos e coletivos abarcando desde reportagens de jornais, literatura, narrativas de caroneiros, estudos sobre violência de carona, até debates sobre a dimensão psicológica e simbólica envolvendo esta forma de deslocamento. Portis apresenta as origens da carona nos EUA durante períodos de crise e entre guerras até os anos 50, período que fora estimulada pelo Estado como ato cívico, haja visto o difícil acesso ao consumo de carros e ao fluxo de pessoas em busca de trabalho, de militares indo e vindo da guerra num período marcado pela recessão econômica (Portis, 2015. P 24-30). Deste modo, a carona, segundo o autor, era bem vista pela sociedade civil. Com a entrada dos anos 60 a frota e o consumo de carros aumenta, ao passo que a carona vai perdendo o caráter de exercício de cidadania e passa a ser lida pela chave de risco e segurança, justamente quando a carona tem seu último suspiro de existência motivado com os movimentos de contracultura dos anos 60 (Idem, p. 46-56). Situações de violência começam figurar no cinema e nas literaturas, criando assim um medo difuso do desconhecido que o autor chama “medo societal”⁵ retomando conceitos de risco e medo no contexto contemporâneo das sociedades urbanas. Interessante como, a partir de alguns estudos de agências policiais sobre segurança na carona e percepções difusas nas notícias, conclui ser impossível indicar que a carona tenha diminuído em virtude do aumento objetivo da violência, mas que, sem dúvida, a circulação desta narrativas de violência e advertências difusas afetaram a imaginário social sobre a carona. Portis traz dados de instituições de segurança pública mostrando que as chances de ocorrer alguma violência, seguindo as incidências de crimes registrados durante as caronas, não difere dos índices em termos gerais na sociedade, até mesmo no

5 "As I have already suggested, the 1950s represented the beginning of the end for hitchhiking. However, there is little evidence to suggest that hitchhiking became more dangerous around this time. The catalyst behind this watershed transition was instead, I will argue, the emergence and intensification of risk-adverse attitudes and what I will refer to as “societal fear.” (Portis, 2015. p.33)

caso de mulheres (Ibidem p. 41-42). Assim, defende a tese de que a carona é uma espécie de “termômetro” da sociedade entre um senso de conexão e confiança (“togetherness”) e o individualismo (Ibidem, p. 88). Por isto, discute que a escolha de dar e pegar carona se refere mais a construção de uma percepção imaginada do que a um senso de objetividade racional (Ibidem, p. 33). Seu trabalho tem o mérito de colocar o papel da construção de um imaginário de carona articulado com a sociedade em geral como algo central para a prática.

O trabalho de Portis dialoga com o artigo de Linda Mahood (2014) discutindo o sentimento “romântico” em relação dos caroneiros e caroneiras nos anos 60 e 70 no Canadá. Partindo de diversas entrevistas com ex-viajantes daquele tempo, artigos de jornais e uma pesquisa encomendada pelo Estado que objetivava entender por que aqueles jovens estavam pegando a estrada daquele modo, Mahood articula o surgimento disto que considera uma espécie de espírito turístico alternativo com os processos de ampliação da estrutura educacional e de ascensão das classes médias colocando uma geração em contato com diversas códigos culturais ligadas às vestimentas de *hippies*, músicas e literaturas. Se deslocavam movidos pelo espírito de liberdade e vontade de conhecer o país embebido nestas referências (Mahood, 2014, p. 213-214). Interessante o apontamento da autora sobre o movimento feminista ter um papel influente no ambiente social nas décadas de 60 e 70 impulsionando muitas mulheres caroneiras, apesar do menor número se comparado com homens (Idem, p. 216 – 7). Mahood elabora o temática a partir destes cruzamentos entre a biografia das pessoas e o momento histórico que servira de base ao surgimento desta figura nas estradas. Segundo a autora, isto permite pensar seu lugar numa formação da identidade nacional e de noções cidadania em relação a modalidades alternativas de turismo e de viagens (Ibidem, p. 207).

Chandra Mukerji (1978) também faz uso de entrevistas e relatos de viagens, porém foca sobre as histórias contadas durante as caronas. A partir do comentário de um informante, Mukerji sugere que estas poderiam ser parte de um gênero específico, *bullshitting*, o que poderia ser traduzido por “falar bobagens”. A situação da carona com desconhecidos permitiria a performance mais heroica e exagerada nas histórias, que, segundo Mukerji, é parte do prazer nas interações sociais fugazes da carona. Chama atenção para a dimensão lúdica da prática recorrendo à discussão de Simmel (1983) sobre formas de sociabilidades e, de modo mais indireto e sutil, a Huizinga, filósofo do começo do século 20 que escreve o *Homo Ludens* (1971 [1938]) traçando a importância do jogo em diversos aspectos da vida humana.

No levantamento que fiz na literatura nacional, encontrei pouco material bibliográfico sobre caronas espontâneas, havendo maior número relacionado a caronas programadas através de sistemas

informação e *websites*. Além disto, vários trabalhos têm recorte em ambientes universitários, seja tratando da modalidade programada (Ferreira, Ribeiro e Barbosa, 2011) ou da espontânea, como discutido por Bruno Lucas Saliba de Paula e Eduardo Henrique Carvalho Ferreira (2016). Graduandos de Ciências Sociais da UFMG, estes últimos relatam a dinâmica de caronas dentro do Campus para circular ali ou ir na direção do centro. Interessante o esforço em produzirem descrições de seus encontros com motoristas e outros caroneiros. Discutem teoricamente principalmente com as ideias de Simmel sobre a vida do espírito na metrópole, em que a carona, no caso deles, surgiria como forma de sociabilidade específica.

Outras experiências com caronas programadas através de aplicativos para utilização em comunidade universitárias encontradas estavam ligadas às áreas de engenharia e arquitetura. Gabriel Mendes Figueira (2015) faz uma revisão das propostas de carona programada no Brasil num marco de economia colaborativa e de mobilidade sustentável. Associada ao uso da internet, de aplicativos ou redes fechadas, estas iniciativas poderiam ser divididas em dois grupos: um utilizando sistemas de controle e registro para pessoas que frequentam cotidianamente uma mesma instituição, como campus universitários, empresas ou fábricas, cruzando seus trajetos; e outras, como o aplicativo *Blá-blá-car* ou mesmo páginas do *Facebook* que contém anúncios de pessoas pedindo ou oferecendo caronas. Nestes último, normalmente há uma contribuição em dinheiro fixada anteriormente e servem para viagens longas, apesar de o autor não tocar na questão monetária. Em diálogo com as áreas de gestão e economia, estas propostas são vistas por Figueira como parte de uma transformação na economia na direção de um desenvolvimento sustentável e de projetos colaborativos balizados por conferências internacionais sobre o meio ambiente e novos modelos de desenvolvimento para as cidades (Figueira, 2015. p 4-6).

Aprofundando esta discussão mais político-econômico, discute como a mobilidade tende a ser tratada de modo estreito pelo poder público, focando nos meios de locomoção e tendo como base indicadores de quantitativos de viagens diárias realizadas⁶. Defende a necessidade de pensar a mobilidade qualitativamente (Figueira, 2015. p. 10), indicando o fundo político por trás de propostas e ampliando o panorama trazido por análises mais pontuais de projetos específicos de carona programada. Chama atenção para reconhecimento da mutua participação das pessoas para realização da mobilidade.

6 "Nas pesquisas de origem e destino a mobilidade é medida pelo número médio de viagens que as pessoas realizam em um dia típico, por qualquer modo e para qualquer finalidade e o índice de imobilidade demonstra a porcentagem de pessoas que não realizam nenhum deslocamento. (BRASIL, 2007). Os conceitos tradicionalmente utilizados desconsideram as condições das pessoas para acessarem as atividades na cidade considerando positivo o alto número de deslocamentos realizados. Porém, a abordagem sobre o conceito de mobilidade urbana deve ir além de simples quantificações dos deslocamentos e englobar os aspectos qualitativos que envolvem o fenômeno." (Figueira, pg 10)

Kendall (2016), ao tratar da comunidade virtual de caroneiros na Europa, dá outra direção para pensar o aspecto político. Através da ideia de “economia de dádiva” (gift economics), coloca ênfase sobre como a circulação das pessoas na carona não implica circulação de dinheiro, o que se pode relacionar com a dimensão da interação e a circulação de histórias “bullshiting”, como sugere Mukerji (1978). Neste sentido, é interessante para este debate econômico o comentário de Kendall (2016) sobre a diferença percebida pelos seus informantes entre caronas programadas e espontâneas não estar tanto na monetarização, mas na perda do caráter espontâneo (Kendal, 2016. p. 43). Neste conjunto de propostas que utilizam estes mecanismos digitais para dar mais segurança e controle, há uma tensão com as mobilidades “normais” por representar uma espécie de rompimento com uma lógica econômica capitalista e atomizada da mobilidade. Contudo, a meu ver, sem discutir a questão do dinheiro esta dimensão fica limitado. Esta reflexão começa a iluminar entrelaçamentos que explorarei mais adiante entre ideias de espontâneo, de planejado, de risco e de segurança.

Entre os três trabalhos realizados sobre carona em Florianópolis, o de Alexandre Cordeiro (2017), amigo e recém-formado em geografia pela UFSC, articula a carona com o processo de desenvolvimento das políticas urbanas para mobilidade na cidade centrada na mobilidade rodoviária individual (Cordeiro, 2017. p. 20 – 31), apontando, como a prática figura como opção à esta lógica e à precariedade do transporte público. Cordeiro discute a influência da estrutura polinuclear do espaço urbano para criação desta possibilidade na cidade, algo que buscarei aprofundar bastante ao longo do trabalho. Além de algumas propostas de plataformas digitais para caronas apresentadas pelo autor, ao fim do seu trabalho traz um mapeamento de alguns pontos de caronas nos bairros de Florianópolis se propôs a pesquisar (Idem, 57-85). Estes, em grande medida, confluem com os lugares que minha etnografia cruza. As imagens e as descrições dos pontos estão implicitamente marcados pela larga experiência do autor se deslocando desta forma, e muitas vezes conversamos sobre nossas experiências pegando caronas e pesquisando o tema⁷. Próximo à Carlson (1972), objetiva ajudar novas pessoas a se deslocarem de carona pela ilha com seu trabalho.

Os dois outros trabalhos realizados sobre caronas em Florianópolis que pude encontrar são de duas graduandas de ciências sociais e, o outro, de três estudantes da pós-graduação em Antropologia Social pela UFSC, ambos artigos elaborados para disciplinas nas respectivas formações. Keller e Silva (2010), alunas da graduação, fazem uma série de entrevistas com motoristas com quem pegaram caronas durante mais ou menos um mês, principalmente num trajeto específico típico de caroneiros e caroneias – do Morro da Lagoa para o Córrego Grande, nos arredores da UFSC, o mesmo trajeto do meu relato sobre o apelo com as mãos em forma de oração.

⁷ Por muitos anos, Alexandre Cordeiro pegou carona da universidade até o continente, pegando caronas até mesmo na ponte Hercílio Luz.

As autoras vinculam a carona aos conceitos de *habitus* e campos do Pierre Bourdieu buscando captar a relação das pessoas com a prática nas entrevistas. O argumento central explorado neste artigo é como a carona pode se configurar como solução de problemas existentes nas mobilidade com o transporte coletivo na cidade, mobilizando um caráter político à ação de se locomover esticando o dedo na via.

A elaboração do meu trabalho compartilha com as autoras a percepção de que, nas caronas, a “(...) pesquisa apresenta uma singularidade quanto à sua metodologia, devido ao grupo estabelecido não ser passível de demarcação fixa por seu caráter aleatório e flutuante” (Keller e Silva, 2010. p. 207). Porém, a meu ver, esta importante constatação metodológica perde força e cria ruídos com a perspectiva teórica construída pela ideia de *habitus*, recaindo numa chave analítica que tende a apagar o caráter contingente, incerto e aberto, focando em estruturas internalizadas que deixam pouco abertura à agência⁸. A espontaneidade da carona não é tanto fruto de uma incorporação mais inconsciente na estruturação das ações, mas uma espontaneidade atenta que é chamada a ponderar escolhas ao longo do caminho.

Estes dois trabalhos sobre carona em Florianópolis mencionadas até agora se aproximam pelo debate em torno de dimensões políticas da prática. A distinção é que Cordeiro (2017) foca numa argumentação mais vinculado às políticas institucionais da mobilidade e ao planejamento urbano, fazendo da prática uma possibilidade de rompimento com a lógica individualista destas formas de gestão. Já Keller e Silva (2007) articulam a carona com mais com o discurso de problemas da mobilidade e com a militância do Movimento Passe Livre na cidade.

O outro trabalho (Barros, Gomes e Camargo, 2016) carrega um interesse etnográfico mais elaborado teoricamente, adentrando nas dimensões das negociações e estratégias entre caroneiros e motoristas, mesmo fora da carona em si ao descrever as filas, a utilização plaquinhas indicando o destino do caroneiro, as comunicações na passagem dos carros e o reconhecimento da rede de pessoas que pegam e dão carona. Baseando-se principalmente nas noções do Gilberto Velho de estilos de vida, estigma, campo de possibilidades e negociação de realidade, recolhem entrevistas e descrevem algumas saídas de campo que realizaram saindo de pontos ao redor da universidade e indo para a Lagoa da Conceição no Leste e para Campeche no Sul.

8 "Because they tend to reproduce the regularities immanent in the conditions in which their generative principle was produced while adjusting to the demands inscribed as objective potentialities in the situation as defined by the cognitive and motivating structures that constitute the *habitus*, practices cannot be deduced either from the present conditions which may seem to have provoked them or from the past conditions which have produced the *habitus*, the durable principle of their production. (...) As such, it is what gives practices their relative autonomy with respect to external determinations of the immediate present. This autonomy is that of the past, enacted and acting, which, functioning as accumulated capital, produces history on the basis of history and so ensures the permanence in change that makes the individual agent a world within the world. The *habitus* is a spontaneity without consciousness or will." (Bourdieu, 1994. p. 56)

Nas suas notas conclusivas, constata-se que apesar da população de motoristas apresentarem uma diversidade entre classes e estilos de vida, caroneiros e caroneiras são majoritariamente estudantes. Esta conclusão é relativamente pertinente, porém vinculada ao escopo da pesquisa limitado à área em torno da universidade e, a meu ver, a não familiaridade que as pesquisadoras e o pesquisador tinham com a cidade e com a carona em geral. Os relatos de carona retratavam a primeira vez em que cada um pegou carona, o que certamente facilita numa predisposição do olhar para a riqueza de detalhes nas dinâmicas, mas tende a perder de vista um aprofundamento das experiências numa imersão etnográfica mais longa, que sempre convida a novas facetas dos fenômenos. Pela minha vivência, esta elaboração restringe a população de caroneiros e apagam outros participantes ocasionais, e o trabalho de Keller e Silva (2007) e de Cordeiro (2017), apesar de não se pretenderem etnográficos, exibem a maior familiaridade com a prática e expressam como há mais representações e grupos de usuários da prática.

De modo geral, parece notável que, diferente dos outros trabalhos sobre carona, estes três estudos realizados no contexto metropolitano de Florianópolis estão diretamente ligados ao cotidiano e aos problemas de mobilidade no espaço da cidade, refletindo-se na utilização de conceitos e autores que estão dedicados ao estudo de sociabilidades urbanas e perspectivas que tende à ênfase sobre as regularidades dos ritmos da vida, mesmo havendo o esforço de apontar aspectos contingentes. Não pretendo negar a existência destas regularidades, como já afirmei, mas produzir uma reflexão sobre a carona requer atenção ao papel destas se articulando com as incertezas e as parcialidades vividas pelos participantes de uma comunidade que, em última análise, não tem limites tão definidos. Quem pega carona hoje, pode deixar de fazê-lo amanhã, ou só o faz em certos ambientes. Assim, gostaria de argumentar que colocar a incerteza em foco das práticas “(...) é reintroduzir o tempo, com seu ritmo, sua orientação e sua irreversibilidade”⁹, como sugere Pierre Bourdieu (1992) ao discutir o caráter temporal nas lógicas práticas. Por isto, ter em mente que refletir sobre a carona como prática no espaço leva a pensar na temporalidade específica que é vivida e construída pelos sujeitos durante o deslocamento.

A etnografia de caronas de Patrick Laviolette (2014), no artigo *Why did the anthropologist cross the road* (Por que o antropólogo atravessou a rua), mobiliza ferramentas que aprofundam a ideia de temporalidade durante a carona. Partindo de sua experiência em estradas durante protestos e caronas na Escócia, pretende questionar “como a quebra de convenções, como aquelas existentes na carona, impactam sobre a sensibilidade do espaço e o encontro com a paisagem da estrada”¹⁰.

9 Original: “To reintroduce uncertainty is to reintroduce time, with its rhythm, its orientation and its irreversibility, substituting the dialectic of strategies for the mechanics of the model, but without falling over into the imaginary anthropology of 'rational actor' theories” (Bourdieu, 1992. p. 101)

10 No original: “This paper questions how breaks of convention, such as those which exist in hitching a lift, impact

Laviolette relata caronas com diferentes encontros e que levam a trajetos inesperados, como o que ocorre quando acompanha um produtor de cinema em vistas por locações para filmagem num trecho que tinha perdido as esperanças de conseguir carona e já estava seguindo a pé. Ou ainda quando, numa outra carona, acaba sendo levado a um bar para conversar com o motorista sobre seu estilo de vida “alternativo” morando naquela região. Assim, seus relatos carregam a riqueza de trazer o inesperado e o acaso, sendo sensível à temporalidade específica em que “alguma coisa precisa estar pausada, colocada em espera ou suspensão num paradoxal suspense estocástico”¹¹ Assim, articula esta compreensão da suspensão temporal sem perder de vista aquilo que é mais invisível em termos dos arranjos históricos e culturais específicos.

Laviolette (2014) faz elaborações metodológicas que apontam a carona, para além de um método de deslocamento, como método de pesquisa, pensando na figura do caroneiro compondo a paisagem da estrada numa performance que suspende momentaneamente as formas controladas da infraestrutura dos transportes, exercendo grande controle sobre seu destino e passando por possibilidades quase infinitas de experiências numa “jornada liminar em que se está dentro e fora da sociedade, e onde o potencial de compreensão individual e coletiva existe”¹². Sua proposta, defende uma ideia de auto-etnografia, sugerindo como sua própria experiência marca fortemente o caminho da pesquisa. Se por um lado este prefixo poderia ser questionado em razão da etnografia, em certo sentido, sempre ser furto da percepção localizada do pesquisador, pois sua subjetividade é um elemento central na reflexão do campo (Carvalho, 2012), por outro, a carona é um exemplo de prática na qual cada pessoa tem acesso a experiências radicalmente diferentes, levando-as para elaborações diversas dependendo de sua perspectiva como pessoa negra, jovem, velha ou mulher. Ou dependente ainda dos locais específicos que se circula, produzindo sempre uma perspectiva parcial. Certamente as diferenças entre os pesquisadores sempre trazem efeitos aos trabalhos de campo, porém a carona representa uma radicalização desta premissa por depender de uma negociação e contato fugaz. Esta é a questão central de Laviolette (2014) e permite elaborar a relação entre agência, espaço e temporalidade para compreender mais profundamente a prática e explorar a reflexividade do pesquisador na pesquisa com caronas. Estas ideias se encaminham para um aprofundamento metodológico.

upon the sensing of place and the encounter with road-scapes". (Laviolette, 2014. p. 1)

11 No original: “One result from hitching is that something has to be paused, put on hold or held in some paradoxical stochastic suspense.” (Laviolette, 2014. p. 2)

12 No original: "They are relationships that do not necessarily extend beyond the confines of being on the road, but are nonetheless genuine and renewable. From them we can portray hitching as a liminal journey that is both in and out of society, and where the potential for individual as well as collective enlightenment exists" (Laviolette, 2014. p. 20)

1.2 Tempo, economia simbólica e o caroneiro, um recorte metodológico

Pesquisar caronas espontâneas implica uma relação descontínua com o campo. A construção do *estar inserido* no campo não se dá na forma clássica da antropologia quando temos um grupo específico com o qual se constrói uma relação contínua e estável. O trabalho de campo começa assumindo o lugar de caroneiro esticando o dedo na rua ou parando para dar carona e entrando em contato com alguém normalmente desconhecido que, antes de ser “informante”, é alguém pedindo ou dando carona. Assim, a etnografia da carona carrega consigo uma aderência aos ritmos e às suspensões trazidas na experiência. Nunca há um acesso “constante” já conquistado, ou mesmo uma alteridade específica estabilizada, é no refazer que mantemos e aprofundamos o campo. Jonathan Purkins (2012) faz um debate que auxilia a pensar estas questões ao colocar o caroneiro como uma espécie de ideal de “teórico” tensionando certos conceitos e posições. Antes de aprofundar sua argumentação, é interessante passar pela experiência de caroneiro de Jacob Holdt, na qual Purkins tem com mote de sua argumentação.

Fotógrafo e jornalista Dinamarquês, Holdt viaja os EUA de carona por cinco anos na década de 70 e produz o livro *American Picture* (1985) relatando suas experiências principalmente com aforamericanos em situações de miséria, mas também com pessoas de classe média e até um milionário. Mescla de fotografias de diferentes contextos com reflexões sobre as desigualdades sociais a partir de dilemas com que vivera. Purkins argumenta que a extensão deste experiência permite a Holdt produzir um retrato amplo da desigualdade estrutural do país. Holdt, ao buscar delinear sua posição entre viajante, pesquisador e jornalista, discute a ideia de “sociologia de vagabundo” (Vagabound Sociology) que tem como aspecto central o fato de não conseguir tomar a distância e objetividade tidas no cânone da ciência, haja visto o envolvimento pessoal das situações vão surgindo na sua experiência¹³. Holdt parte com pouquíssima grana em sua jornada, compreendendo que quanto menos recursos temos, mais seguros e propensos a vínculos de solidariedade e reconhecimento mútuo do lugar do outro. Esta postura desdobrou, por exemplo, na intenção de que a obra *American Picture*, para além de relato de viagem e de um retrato das diferenças na sociedade americana naquele momento, convertesse-se numa forma de renda para aqueles que gentilmente contribuíram em sua jornada lhe dando abrigo e comida mesmo estando em situações precárias de vida. Holdt, apesar de centrar com mais ênfase o contexto de violência, pobreza e marginalização principalmente entre afroamericanos, mostra-se sensível ao contato com

13 "Moreover, vagabond sociology is of extremely questionable value as it may only be a certain type of people in any group who gives you shelter. Even though I visited thousands of American homes, my personal involvement with people and constant survival struggle did not always give the intellectual distancing necessary for sociological generalizations. When I nevertheless take the liberty of making sweeping generalizations in the book, it is more as a foreign traveler than as a sociologist: the type of primitive generalizations most foreigners make upon visiting a new country" (Holdt, 1985. p.11)

as diferenças relatando conversas com pessoas ricas, com fazendeiros racistas que exploravam o trabalho dos negros, cenas de trabalho cotidiano, as casa das pessoas que fora recebido, fotos de rituais da Klux-Klux-Kan e cenas de pessoas desnudas.

Deste modo, na medida que Holdt articula as diferenças presentes no país num quadro de relações estruturais através dos encontros que a viagem de carona proporciona, permite Purkins aprofundar sua reflexão metodológica e discutir como “o modo de transporte auxiliou o método de pesquisa” de Holdt (Purkins, 2012. p. 141), um aspecto que se aproxima de Laviolette (2014) e sua auto-etnografia. A tese central de Purkins é como a carona pode figurar como um ideal teórico anarquista na medida que é parte de um “arranjo informal (e frequentemente marginal) de relações sociais baseadas num mútuo objetivo, cooperação e confiança” que estão normalmente presentes nas 'sociedades primitivas' estudadas pelos antropólogos” (Ibidem, 142). Desta maneira, Purkins propõe que a perspectiva do caroneiro, antes de estar em negação com o fenômenos da modernidade, está inserida numa rede de infraestrutura e dependente da mobilidade privada do carro. Deste modo, permitiria o acesso a diferentes reflexões sobre política, economia e mobilidade, haja visto o acesso a narrativas marginais da modernidade que são cruzadas por diversos encontros díspares e marcados pelas diferenças.

O que acredito ser relevante para o estudo que se desenvolve nesta dissertação é que, neste artigo, Purkins discute a reflexividade desta posição de caroneiro e pesquisador, desestabilizando noções clássicas pelas quais a sociologia e a antropologia constroem seus objetos, e assim expressando seu interesse sobre a marginalização de perspectivas anarquistas nas ciências humanas. A partir de exemplos de contextos de manifestações e organizações políticas autogestionadas e inspiradas por ideias próximo ao anarquismo, Purkins tensiona conceitos e categorias clássicas por tenderem, segundo o autor, a naturalizar os efeitos da modernidade legitimando certas estruturas de autoridade como caminho inexorável das sociedades (Ibidem, p. 145-146). Assim, a marginalização dos anarquistas seria vista pelos limites criados nas compreensões teóricas estreitas sobre a agência dos sujeitos frente às estruturas de conceitualização do mundo (Ibidem, p. 146). Argumenta que há uma relativa exceção da antropologia que, principalmente com a influência mais contemporânea de autores como David Graeber, James Scoot e Pierre Clastres, tem demonstrado maior abertura para esta perspectiva.

Além disto, o foco sobre contextos não hegemônicos do capitalismo e, em especial, com estudos acerca das formas de vida de populações ditas “nativas” desde a antropologia clássica permitiu a persistência de ideias que tensionam as formas pelas quais as sociedades modernas capitalistas se mantêm organizadas e pensadas. Em seu artigo, Purkins discute a noção de economia

simbólica da dádiva de Marcel Mauss chamando atenção para o papel da temporalidade como elemento central na produção do *hau*, espécie de alma dos objetos que circulava num certo ritmo e sentidos dando formas à reciprocidade que permite vislumbrar a integração entre os Trobriand. Este lapso de espera e acúmulo de *hau* pode ser associado com as trocas entre a comunidade de caroneiros e motoristas, pois sugerem um contexto de convívio e compartilhamento de um certo *tempo* das relações distante do relógio cotidiano que dá contexto de sentido à ação do indivíduo racional na sociedade integrada através de instituições com encontros prescritos.

A figura do caroneiro como pesquisador é um convite feito pelo autor à desnaturalização epistemológica daquilo que “mantém a sociedade unida” (“What holds 'societies' together”) (Ibidem. p. 148), pensando, assim, sobre uma economia baseada na confiança e na reciprocidade ao invés do utilitarismo, do dinheiro e da impessoalidade. Se estar pegando caronas, como já apontado por Laviolette (2014), coloca em suspensão estruturas dos transportes que a “sociedade” prevê como normais, desnaturalizando as implicações e relações presentes nos deslocamentos, neste estudo, Purkins tensiona como esta experiência coloca também conceitos em suspensão.

Parece interessante notar como este argumento que venho elaborando se alinha, em proporções mais reduzidas, com outras críticas já produzidas sobre o conceito de cultura (Abu-Lughod, 1991; Cunha, 2009), de sociedade (Strathern, 2014) e social (Latour, 2012), mas, neste caso, trazendo uma proposta de torção específica do caroneiro de estradas como pesquisador. Em geral, estas críticas se dirigem à “autoridade antropológica” e afetam o modo com as capacidades do pesquisador é pensada a partir de suas ferramentas, ao mesmo tempo direciona maior atenção à agência dos “nativos” (Carvalho, 2001) na produção de associações com aquilo que tais conceitos buscam definir. Neste sentido, Purkins discute como o paradigma da modernidade produziu tendências, do comunismo ao liberalismo, que compartilham certo espírito ligado ao sujeito racional e estrutura de poder do Estado – nas quais deslizam para a produção de conceitos e teorias. Estas desestabilizações produzidas com as críticas pós-coloniais, feministas e pós-moderna trazem elementos que teorias anarquistas, segundo Purkins, já vinham levantando em torno da produção de conhecimento marcada pela naturalização de certas posições.

Assim, Purkins propõe que o caroneiro seria como um figura exemplar numa postura em que o pesquisador, participando de uma temporalidade específica (*hitchin-time*) que coloca em suspensão a organização hegemônica dos transportes num estar dentro e fora da sociedade, é inexoravelmente chamado à ação na inserção neste contexto – tem de se tornar caroneiro, ele mesmo produzindo estas suspensões. Afinal, no contexto específico de uma etnografia com caronas, se é tomado antes pela participação enquanto caroneiro ou motorista em deslocamento, do que

pesquisador. A obra de Holdt é ilustrativa dos limites e extensões em que os encontros afetam e motivam o engajamento radical da pessoa, explícito pela profundidade e implicação pessoal das reflexões nos relatos e justificando atitudes de companheirismo e parceria em relação aos diversos “outros” que cruzara. Um grau de afetação que fica explícito ao fazer da obra uma fonte de renda às pessoas em situações marginalizadas.

Se neste caso trazido por Purkins este caráter é evidente, Donna Carlson (1972) esboça também uma implicação com o mundo que a rodeia na carona na sua vivência simultânea das posições de “nativa” caroneira e pesquisadora quando, ao busca a entender a prática como pesquisadora, produz uma análise estrutural na qual, utilizando-se de ferramentas da antropologia, condiz, em grande medida, com um manual de etapas para se pensar esta forma de deslocamento. O quanto sua posicionalidade como mulher caroneira, apesar de estar relativamente implícita em sua potência, manifesta-se no possível efeito de sua análise vir a servir à gestão das situações por outras mulheres?

Tendo elaborado alguns modos como a prática de carona é pensada e, neste sentido, habitada por diferentes investigações, gostaria propor algumas digressões sobre a minha posicionalidade neste trabalho, consciente de que reflete a perspectiva parcial a partir da qual eu parto. Um esboço de “habitação epistemológica” para explorar este fenômeno. Atento aos elementos levantados por outros autores, a investigação com caronas mobiliza uma experiência prática numa temporalidade que suspende relações convencionais com o deslocamento, cabendo ao caroneiro e, em certa medida, ao motorista resolverem o impasse numa negociação espontânea. Este caráter, como gostaria de argumentar, dá *forma* ao engajamento do pesquisador neste campo etnográfico, assim como o dá a qualquer caroneiro ou caroneira. Assim, esta experiência leva a uma construção específica da presença e propõe a desconstrução de formas clássicas de pensar o papel do pesquisador.

Seguindo este aspecto temporal na construção da prática de carona como objeto de pesquisa, a torção reflexiva sobre a posição do pesquisador pode ser pensada a partir da construção da temporalidade nas investigações em antropologia. Nesta direção, algumas reflexões de Johnnes Fabian (1985) em sua crítica sobre a produção do outro na antropologia se articulam com as colocações de Purkins. A obra de Fabian, *O Tempo e o Outro*, faz uma crítica específica da autoridade e dos processos de escrita e conceitualização na antropologia, próximo aos que mencionei nos parágrafos anteriores relativo aos grandes conceitos na antropologia, mas se focando no tempo. E a carona, como os autores e autoras tratando do tema trazem, incita a pensar nesta dimensão. O argumento de Fabian em relação aos usos do tempo em diversas tradições

antropológicas (Fabian, 1985, p. 71-99) ressoa nas considerações de Purkins sobre limites compreensivos das perspectivas fundantes do estruturalismo ao funcionalismo pelo modo de tratar da agência (Purkins, 2012, p. 142-143)¹⁴. Em *O Tempo e o Outro*, há uma crítica à construção do discurso antropológico num procedimento alocrônico, ou seja, que a situação dialógica em campo é negada na produção do conhecimento sobre esta experiência (Fabian, 1985, p. 10-11). A reflexão sobre os usos do tempo em diversas tradições antropológicas (Fabian, 1985, p. 71-99) dialoga diretamente com desdobramentos que venho elaborando a partir da temporalidade na carona: a suspensão dos usos regulares dos transportes convencionais (Laviolette, 2015) que desliza para a construção desta figura de pesquisador devido à negociação constante com diferentes alteridades, requerendo da posição na carona (e na etnografia da carona) uma repetida construção da presença nos diferentes contextos comunicacionais de negociação do caminho.

Assim, o ritmo temporal desta pesquisa não permite um lugar seguro e pronto de etnógrafo, faz-se em conexões sempre parciais em torno deste fenômeno na medida que a própria carona se produz como uma prática com conexões parciais e efêmeras. As considerações sobre os limites conceituais da afetação ao se propor a viver esta forma de deslocamento levantadas por Purkins (2012) fazem também paralelos com processos de legitimação deste outro distanciado que Fabian elabora sobre a escrita alocrônica do outro na literatura antropológica através do uso de conceitos, estilos e estruturas em torna da escrita que temporalizam o discurso.

Antes de buscar explorações teóricas minuciosas, tenho o interesse de simplesmente aproximar o argumento geral de *O tempo e o outro* de Fabian (1985) em torno de como temporalidade, troca intersubjetiva no campo e elaboração textual-analítica se articulam com a extensão da implicação e afetação do pesquisador caroneiro que venho argumentando: uma temporalidade específica depende da negociação com outra pessoa para dar forma à esta experiência. Esta articulação apresenta direções interessantes para pensar que aspectos potencializam a reflexão sobre o lugar do pesquisador na carona ao inserir uma desestabilização específica sobre a autoridade etnográfica.

Neste sentido, a reflexão suscitada por Fabian adiciona uma camada no processo de construção do objeto ao longo deste trabalho. Tomar esta experiências de deslocamento como campo direciona a compreensão sobre a estrutura prática (Carlson, 1972) e a temporalidade específica de suspensão (Laviolette, 2012), colocando a carona como produto e produtor de imaginários específicos (Rivoluceri, 1972; Mahood, 2014) que se articulam numa comunidade de

14 "Nevertheless these perspectives were often generalized and appeared to offer little sense of agency in terms of how individual cultures interpret, retell and resist these (allegedly universal) *forms of communication*" (Purkins, 2012. p. 143 – *grifo meu*)

caroneiros e com a sociedade mais geral (Portis, 2015; Kendall, 2016), tudo numa prática realizada e negociada em instantes através de trocas dialógicas – e é esta “matéria” comunicacional nas diferentes configurações que é o central para compreender as dinâmicas específicas. Assim, como eu me “apresento” e interajo incide sobre os limites que meu entendimento pode chegar. Minha posição de homem, branco, com certas vestimentas e posturas é definidora da perspectiva pela qual a carona é produzida e entendida neste trabalho – já que diz sobre minha perspectiva ao preencher o tempo, o espaço e as interações na carona.

Isto se articula com o argumento Fabian sobre a relação entre a etnografia e o papel do passado autobiográfico das experiências de campo desestabilizando noções do conhecimento como sendo um *fato*, parte do passado objetivo ou subjetivo (Fabian, 1985. p. 114-122). Seguindo sua linha de raciocínio de tomar o conhecimento etnográfico fundamentado numa troca comunicativa intersubjetiva num determinando momento, crítica, por exemplo, a perspectiva de Levi-Strauss acerca objetividade por considerar uma separação ideal entre os coleta de dados por um investigador e o usos em reinterpretações futuras – ver como *dados*. Defende a impossibilidade deste mecanismo, haja visto que a experiência é vivida e afeta o pesquisador, desdobrando-se inevitavelmente na própria análise. Não há produção de conhecimento inocente às biografias de seus produtores. Por isso, Fabian dá visibilidade a um incômodo frente ao discurso antropológico perguntando-se “... por que esconder o Eu em afirmações sobre o Outro torna a etnografia mais objetiva?” (Idem, p. 118). Assim, o caráter do conhecimento antropológico na pesquisa de campo não estaria no “reflexo” (como espelho) desta experiência, mas em como a reflexão desta experiência intersubjetiva da qual se partilha para a produção do conhecimento se estabiliza e toma forma. São os procedimentos da memória que, tornados presentes as experiências passadas, abrem as condições de fazer “os Outros” presentes nos argumentos. Aí reside, segundo Fabian, “as condições de possibilidade do conhecimento intersubjetivo” na etnografia (Ibidem, 118)¹⁵.

1.3 Ajuste de lentes epistemológicas: contexto urbano

Este percurso de ideias exposta nas páginas anteriores foi essencial para sanar inquietações epistemológicas surgidas desde a primeira vez que me dispus a pensar e escrever etnograficamente sobre caronas. Porém, como sugeri antes da revisão e das digressões epistemológicas, cabe proceder

¹⁵ “A reflexividade se baseia na memória, ou seja, do fato de que a localização da experiência em nosso passado não é irreversível. Temos a habilidade de apresentar (tornar presente) nossas experiências passadas a nós mesmo. Mais do que isto, esta habilidade reflexiva nos permite estar na presença de outros precisamente na medida em que este Outro se tornou conteúdo de nossa experiência. Isso nos leva as condições de possibilidade do conhecimento intersubjetivo. *De alguma forma, temos de ser capazes de compartilhar o passado uns dos outros a fim de estar conscientemente no presente uns dos outros.*” (Fabian, 1985. p. 118)

um ajuste de lentes para pensar a incidência deste fenômeno na cidade de Florianópolis e, deste modo, mapear ressonâncias com problemáticas analíticas das etnografias no contexto das metrópoles brasileiras.

No próximo capítulo buscarei refletir que cidade é esta que convive com a prática de carona no seu cotidiano, pensando os processos de ocupação, os fluxos e centralizações resultantes na malha viária urbana, além dos efeitos que as discontinuidades urbanas entre os diferentes bairros criam. O processo de urbanização deixou marcas que se exibem em continuidades entre espaços e diferentes universos simbólicos que mantêm a carona existindo, como sugeriria o campo conceitual de Gilberto Velho (1987; 1997). Assim, breves considerações articulando esta literatura específica da carona com o campo da antropologia urbana brasileira explicitam que relações ajudarão nos caminhos reflexivos no resto desta dissertação, pois permitem pensar a maior “opacidade” com que a prática de carona se dá no cotidiano de uma cidade, ao invés da relação extra cotidiana do contexto de viagens em rodovias que a maioria das pesquisas com caronas se centram.

Ao revisar estudos sobre caronas, semelhante a algumas problemáticas levantadas ao se pesquisar sua própria sociedade, tangenciou-se uma compreensão sobre contextos de encontro entre pessoas que compartilham certos códigos em relação às mobilidades, no qual se pode observar as diferenças e heterogeneidades emergirem somente a partir de um olhar mais minucioso e de perto das práticas e das representações. Como apresentam algumas reflexões em torno da carona – com mais ênfase Mario Rivilucchi (1974) e Linda Mahood (2014) –, a prática é parte da aderência de certos estilos de vida. Neste sentido, uma etnografia da carona, e ainda mais pensando na experiência de carona numa cidade, incorpora um processo epistemológico de desnaturalização e estranhamento do deslocamento em posições relativante familiares, por isso se assemelham com desafios epistemológicos trazidos pela antropologia urbana. Em grande medida, cabe apontar esta articulação de preocupações que aproximam um lugar de pesquisador que também habita aquele espaço como morador da cidade e caroneiro no cotidiano.

Assim, a antropologia urbana brasileira há muito discute nuances metodológicas e epistemológicas de pesquisas no contexto das metrópoles brasileiro que acrescentam às considerações sobre o pesquisador ser visto antes como “nativo” da carona (alguém pedindo ou dando) do que realizando uma pesquisa, como comentei anteriormente para o caroneiro pesquisador visto pelo motorista informante. Este processo requer um procedimento epistemológico numa prática de pesquisa no cotidiano que desnaturaliza o familiar e busca, num ajuste de foco através de ferramentas conceituais, captar elementos inesperados que escapam aos olhos de alguém que entrelaça seu cotidiano nestas interações, implicando certa transformação e deslocamento de quem

pesquisa. Uma sensibilidade para um “antropological blues” como questão epistemológica, como sugeriria Da Matta (1974), ou ainda Gilberto Velho em *Observando o Familiar* (1987 [1978]), ambos tratando de pesquisas nos cotidianos das cidades.

Assim, é parte da tradição brasileira de antropologia urbana refletir sobre como, ao pesquisar sendo “nativo” dos ritmos da urbanidade, procede-se um duplo movimento que engendra, de um lado, tomadas de distâncias que servem à desnaturalização, que, no caso desta pesquisa, tratam de colocar meu próprio lugar enquanto pertencente de camadas médias e com uma trajetória que se assemelha a muitas pessoas que cruzava na carona: seja como estudantes, imigrados para cidade ou compartilhando universos simbólicos direcionado para certos estilos de vida ligado às dinâmicas proporcionadas pela cidade. E, com o outro movimento, a proximidade do cotidiano das experiências para que se possa vislumbrar as descontinuidades e heterogeneidades que habitam as cidades, observar de dentro e de perto em busca de categorias mobilizadas pelas pessoas nas experiências para produzir as análises (Magnani, 2002). De algum modo, são torções epistemológicas específicas para pesquisas em contextos urbanos que ressoam no caso da carona.

Além disto, a problemática do tempo também mobiliza elementos para pensar uma etnografia da carona, pressupondo um engajamento com a temporalidade específica. Seguindo a argumentação que busquei elaborar a partir da revisão da pesquisas de carona e o diálogo com Fabian (1985) e, em menor escala, com a lógica prática de Bourdieu, captar esta dinâmica de campo requer um olhar para a interioridade experiência temporal do pesquisador, como sugerem Eckert e Rocha (1998). As autoras discutem questões epistemológicas que se alinham com interesse que venho elaborando nesta dissertação sobre como introduzir o tempo das ações no processo de escrita da pesquisa a partir da negociação do lugar do etnógrafo no presente das interações no campo. Assim, fazem uma revisão de algumas correntes da antropologia pensando problemáticas que poderiam se aproximadas à análise de Fabian em torno do dilema da temporalização das realidades através da pesquisa etnográfica. Apontam para como uma reflexão sobre a “identidade pessoal” do pesquisador é central neste contato de si com outro (Eckert & Rocha, 1998. p. 112-113), mas o fazem através de reflexões inspiradas, entre outras ideias, no debate sobre o tempo e a narrativa em Paul Ricoeur, colocando como, em alguma medida, a “consciência” reflexiva do sujeito epistêmico na antropologia se vê sempre tensionado pela elaboração de relações de outras pessoas num texto de sua autoria e numa prática de “si-mesmo como um outro”. Assim, este “paradoxo que encerra o método etnográfico” pode ser pensado como constatemente desafiado pela tentativa de “fazer convergir o tempo da ação e o tempo da narração” (Idem, 126).

Neste sentido, seguindo a tradição da antropologia urbana brasileira, Eckert e Rocha

inspiram os caminhos relativos às práticas de escrita etnográfica das caronas neste trabalho. Se até agora muitas ideias trazidas em trabalhos com caronas auxiliam na domesticação do olhar investigativo para esta prática, o desafio de trazer as dinâmicas temporais intrínsecas à carona e aos encontros incorpora um papel de “narrador” da cidade. Seguindo as colocações de Mukerji (1978) sobre a carona ser um lugar de troca de histórias e narrações de si, este campo de investigação no qual me proponho a pensar é privilegiado para elaborações textuais de trocas orais e vividas. Este dilema de “tradução” no interior da prática etnográfica é discutido por Eckert e Rocha no seu texto sobre o antropólogo na figura do narrador no livro *O tempo e a Cidade* (2005), em que negam uma filiação necessária da etnografia com um objetivismo ou realismo ao produzir uma representação escrita, trazendo como a própria reflexão deste processo de “tradução de significados culturais” se torna um ato de conhecimento na antropologia a partir da própria indeterminação que a escrita etnográfica proporciona (Eckert & Rocha, 2005). Assim, seguindo as ideias destas autoras, os relatos neste trabalho não se propõem a mero ímpeto de catalogar e reunir representações sobre a carona de outras pessoas, mas alçar as narrativas e ações a um registro de compreensão buscando integrá-los através de diálogos com ideias de autores e autoras diversos no campo da antropologia.

Neste processo, compreender as rítmicas desta prática exibiu potências e limites para pensar as agências e, deste modo, é parte do esboçar dos limites e das potências que envolvem minha posição. Assim, esta revisão bibliográfica e ajuste de lentes permitiu repassar minhas elaborações buscando não perder de vista os ritmos de construção da temporalidade nesta prática (Munn, 1992; Bourdieu, 1991), retirando do caráter efêmero e repetido da presença no campo, e das tensões com as políticas da mobilidade convencional entre o ônibus e o carro, caminhos para como este lugar de caroneiro/pesquisador se articula com o discurso antropológico mais amplo que este trabalho inevitavelmente se vê inserido, apresentando de quais habitações epistemológicas se pode partir nesta experiência de caroneiro em Florianópolis.

Cidades e os Imaginários: a Ilha de ilhas

Tendo explorado o modo como a carona é enfocada em diferentes pesquisas, agora cabe encarar outra face pensando a incidência desta forma de deslocamento atrelada ao contexto urbano de Florianópolis. Desconheço outra cidade com a importância de Florianópolis, capital do Estado de Santa Catarina, na qual se conviva na paisagem cotidiana das principais ruas com a carona.

Assim, encontramos uma cidade que, diferente da malha quadriculada e contínua das outras cidades e capitais do país, os fluxos são restringidos às estradas gerais que ligam



33

diferentes ilhas urbanas. Em sua maioria, estas são rodovias estaduais (SCs) que conectam a cidade como um todo, criando um efeito paradoxal para pensar a mobilidade em relação à proposta deste trabalho: ao mesmo tempo que a carona se torna uma possibilidade, já que uma série de fluxos são restringidos facilitando o reconhecimento das pessoas e dos destinos, o aumento populacional e um projeto de cidade para carro junto com esta malha viária criam grandes engarrafamentos e desafios para o planejamento dos deslocamentos cotidianos.

O estudo de Valério Augusto Medeiros (2006) é sintomático deste aspecto. Através do programa de Sintaxe Espacial¹⁶, o autor apontou Florianópolis como a malha viária com o menor índice de integração comparando centenas de modelos de outras cidades seguindo esta metodologia. "Pretende-se revelar a configuração da cidade quanto à sua estrutura hierarquizada, diferenciada em termos de permeabilidade, isto é, o grau de acessibilidade topológica nos diversos espaços abertos integrantes de um assentamento urbano." (Medeiros, 2006, p. 29). Propõe pensar sobre *forma-espço* e os índices de integração.

Esta pesquisa repercutiu na reportagem "Florianópolis tem a pior mobilidade urbana do Brasil" de 2009¹⁷. Porém, Medeiros trata da forma e das capacidades de integração, não se preocupa em analisar o complexo de questões que envolvem a circulação (tipos de transporte, preço, horários, rotas) e a construção de distâncias (sempre relativas às possibilidades). De modo que este estudo, antes de um diagnóstico preciso, aponta desafios para pensar a mobilidade. Mas, o fato de Florianópolis ter menor índice diz algo sobre esta cidade que convive com a prática de carona. Podemos compara os resultados entre Porto Alegre e Florianópolis para ter uma ideia da proposta do autor em relação ao mapa axial e a carona.

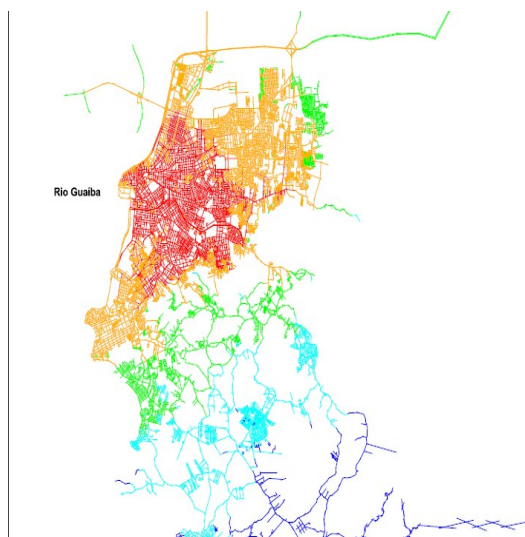


Ilustração 4: Mapa axial Porto Alegre (Medeiros, 2006. p. 386)

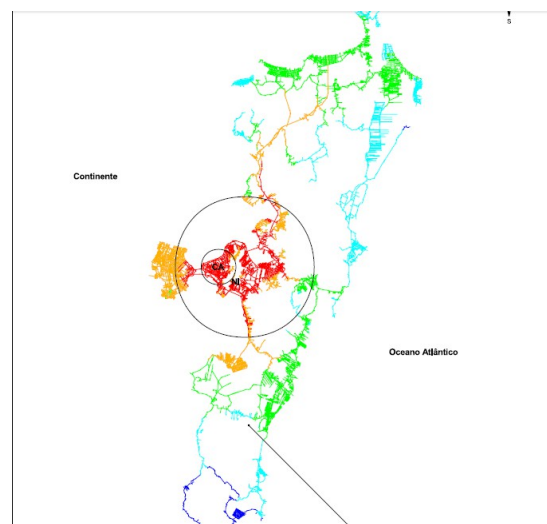


Ilustração 5: Mapa Axial Florianópolis (Medeiros, 2006. p. 395)

16 "...conduzida pelo aparato teórico, metodológico e técnico da sintaxe espacial (ou teoria da lógica social do espaço), com olhar sujeito à representação do mapa axial." Desse modo, propõe-se a analisar algumas variáveis: "1) forma e distribuição; (2) densidade e compacidade; (3) topologia; e (4) zoneamento e centralidades." (Medeiros, 2006. p. 8)

17 Diário Catarinense, 26/05/2009 . Ver: <http://urbanidades.arq.br/2009/09/florianopolis-com-a-pior-mobilidade-urbana/>

Não à toa, o artigo de Keller e Silva (2010) faz uma reflexão sugerindo que a carona poderia se tornar uma alternativa frente às dificuldades de locomoção presentes no cotidiano de Florianópolis, algo que se torna evidente pelo protagonismo do MPL (Movimento Passe Livre) da cidade organizando diversas marchas e manifestações a partir dos anos 2000 e 2004, como indicam as autoras. Em vários anos que estive em Florianópolis, pude participar de grandes mobilizações que se destacaram em comparação com iniciativas e propostas de outros movimentos sociais na cidade. Também no trabalho de Cordeiro (2017) há uma preocupação entre a carona e a crítica à concepção política rodoviária focada no carro acrescentando à investigação da temática

Ao tratar desde processo de desenvolvimento urbano, considerando as centralizações urbanas e restrições de fluxos resultantes em relação à carona, buscarei explorar as consequências desta forma de organização espacial sobre formas de sociabilidade urbanas para além da prática. A restrição se reflete em convergências para ruas principais onde se encontram os comércios e serviços em geral. Deste modo, grande parte da ocupação insular costeia morros criando diversas vias sem saída que não circulam outras pessoas além de moradores e visitantes esporádicos. Assim, o zoneamento e as capilaridades das vias não coincidem com diretrizes mais modernistas do urbanismo que prevê um sistemas viários altamente integrados através de um esquadrinhamento padrão, relativamente visível na comparação dos mapas axiais acima. Assim, interessa pensar não só as condições de possibilidade da carona com este traçado de ruas de modo objetivo, mas quais dinâmicas que permitem e qualificam o discurso sobre a mobilidade de modo mais amplo, entrelaçando paisagens, projetos e estilos de vida que habitam o espaço da cidade.

2.1 A pratica da carona em Florianópolis e os espaços insulares

Seria demasiado mecânica e causal, a meu ver, a lógica de enquadrar a carona como simples resposta às dificuldades de mobilidade, pois estas problemáticas estão difundidas em muitos contextos urbanos e a carona não é uma opção passível de ser identificada como solução generalizada. Sem dúvida, como aprofundaremos a seguir, o estabelecimento da infraestrutura viária em formato de “espinha de peixe” (Reis, 127, 2012), formado por vias principais da qual se conecta a outras auxiliares – em sua maioria sem saída acabando em encosta de morros e outras fronteiras naturais – cria condições de possibilidade ideais à prática de carona, mas não dá conta de justificar o fenômeno, haja visto que *algumas* pessoas se engajam nesta forma de deslocamento e outras não. Proponho um mergulho etnográfico para recolarmos esta questão do lugar da carona frente à questão da mobilidade e, principalmente, a espacialização dos deslocamentos na Ilha.



Era quase oito e meia da noite de uma quarta-feira de julho de 2013. Já estava escuro e me encontrava na rua Osni Ortiga na Lagoa da Conceição indo em direção ao Rio Tavares perto da Pedrita, onde residia. O trajeto toma dez minutos. O ponto de carona é bastante utilizado pois, apesar de aquele trecho ser o mais curto para ligar os bairros da Lagoa com Rio Tavares e o sul da ilha que o outro caminho pelo Canto da Lagoa, não há ônibus ali. Normalmente as pessoas se posicionam há uns 15 metros do começo da rua (esquina da primeira imagem) num recuo longo em que a bela lagoa e a bacia de verdes morros que a rodeia ficam visíveis (segunda imagem). Muitas pessoas param neste recuo para admirarem a paisagem e passarem o tempo. Com pouco tempo de dedo esticado avisto um Gol modelo antigo prata despontando na curva. Logo que me vê, começa a reduzir a velocidade e encosta um pouco a diante. Caminhando na direção do carro estacionando logo lembrei que o senhor que dirigia, Ademir, tinham me dado outro carona por volta da mesma hora algumas semanas atrás. Se naquela vez lembro de estar sozinho e termos conversado pouco, me aproximando do carro, uma senhora desce do carona e levanta o banco para que eu pudesse entrar. Além do casal, havia mais uma menina no banco de trás. Depois da resposta afirmativa que passariam pelo Rio Tavares, entrei rapidamente agradecendo pois outros carros iam parando atrás criando uma pequena fila. Arrancamos e Ademir não fez menção ao nosso encontro anterior. Rompo o silêncio inicial reforçando o agradecimento, relembrando a carona na outra semana e perguntando os seus nomes das mulheres. Sua esposa era Maria e a filha, Laís. Peço ao motorista para fazer um pequeno questionário que tinha elaborado para a pesquisa da faculdade sobre a prática. Não perguntam que curso eu fazia, mas aceita com um gesto

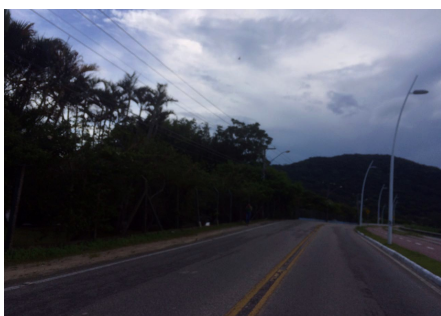


Ilustração 6: Extensão da Av. Osni Ortega, saindo da esquina da Av. Rendeiras na Lagoa da Conceição (imagens do autor)

curto de cabeça e um “aham” pronunciado baixinho que quase desaparecia com o som do motor do carro. Durante a conversa guiada pelas perguntas, conta que era casado, tinha 60 anos e 3 filhos (uma delas Laís ao meu lado). Morava na Tapera fazia 15 anos. Já tinha pegado carona, e ainda o fazia “quando o carro estragava”, insinuando ser algo pouco frequente. Estava aposentado e tinha trabalhado toda sua vida como motorista de ônibus na cidade. Tinha nascido numa cidade perto de Florianópolis, Santo Amaro de Imperatriz, mas era praticamente nativo da Ilha tendo crescido no Rio Vermelho, bairro que faz a conexão leste e norte de Ilha. Ao perguntar sobre escolaridade, o senhor me disse que estudara até a 5ª série na escola do Rio Vermelho. Enquanto escrevia a informação sucintamente na folha apoiada sobre meu caderno, acompanhando o balanço das curvas, Ademir conta que naquela época não havia turmas depois daquela série, e “nem pensavam em universidade. A UFSC era muito cara”. Aquilo me chama atenção e eu digo levantado o olhar para o retrovisor que na realidade era pública, não tinha de pagar nada pra estudar. Diz que sabe disso, mas argumenta que naquela época, entre os anos 60 e 70, não se sabia disto no Rio Vermelho. Ao longo da carona, descubro pelo senhor que sua filha, que estava ao meu lado, estudava enfermagem na UFSC. Até o fim da carona mal escutei a voz dela e de sua mãe, só algumas afirmativas monossilábicas mantendo o olhar pra rua sem se cruzar com o meu. Chegando ao meu destino, agradeço e desejo um boa noite enquanto a senhora desce e levanta o banco para poder sair do carro.

Este encontro permite conjecturar como o desenvolvimento da cidade e os processos de ocupação humana e de crescimento da infraestrutura viária se articulam com esta possibilidade de prática de deslocamento heterodoxa para um ambiente urbano. Como mencionei, a restrição dos fluxos em certas vias axiais permite um cruzamento dos itinerários diários, criando reconhecimento

entre aqueles que fazem certos trajetos em certas horas. Apesar de não ter encontrado novamente o Ademir, as duas ocasiões já remetem à esta condição ao circular por Florianópolis.

A disposição dos bairros e a rede de caminhos reflete fortemente as marcas do processo de ocupação durante o século XVIII e XIX, período em que a Coroa Portuguesa selecionou colonos açorianos para morarem em algumas localidades preestabelecidas visando a produção de alimentos para a economia interna do país (mandioca foi o principal cultivo, mas também havia feijão, cana-de-açúcar, café e algodão - Reis, 2012. p. 67). As ocupações tomaram forma pelo parcelamento rural seguindo a rede fluvial e, posteriormente, a viária. As primeiras "freguesias" colonizadas deram origem aos bairros atualmente conhecidos por Lagoa da Conceição, Santo Antônio de Lisboa, Ribeirão da Ilha, Rio Vermelho, Trindade, Canasvieiras e Campeche (Idem, p. 71). Muitos caminhos ligando as localidades não alteraram muito desde o traçados coloniais, trilhas pelo mato foram paulatinamente se convertendo em vias para transportes de tração animal e chegam aos dias de hoje como avenidas principais da cidade. Outras vias acessórias "provêm de diversos loteamentos realizados de modo independente, de acordo com os interesses do proprietário" (Ibidem, p. 99).

Segundo Reis, o processo de ocupação na ilha ficou com um formato linear pelo "parcelamento simples (...) aproveitando o traçado dos caminhos (as "estradas gerais") e o parcelamento agrícola preexistente. O desenho resultante é, portanto, estritamente relacionado com estes elementos, gerando sistema viário em forma de "espinha de peixe" (Ibidem, p.134). As permanências na *forma-espaco* indica direções para compreender a existência das condições de infraestrutura para pegar e dar caronas nas camadas de tempo vividas nesta cidade, no qual meu encontro com Ademir parece um retrato.

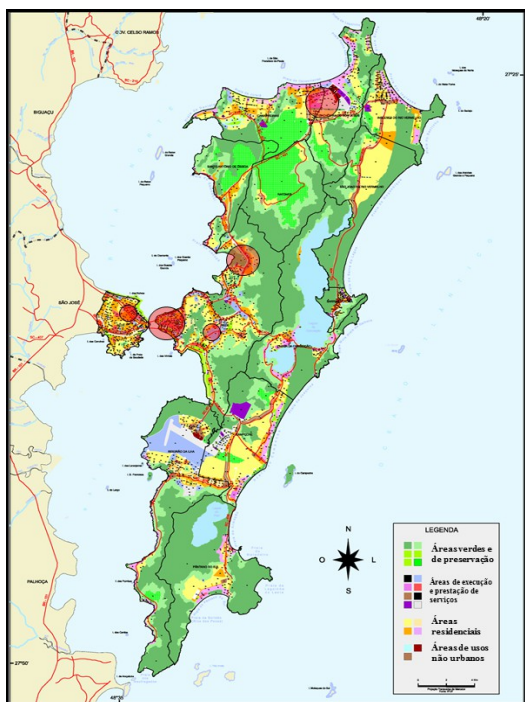


Ilustração 8: Mapa resultado da pesquisa: Mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis (Thives et al, 2012), exposto no Seminário de Iniciação Científica na UFSC de 2012.

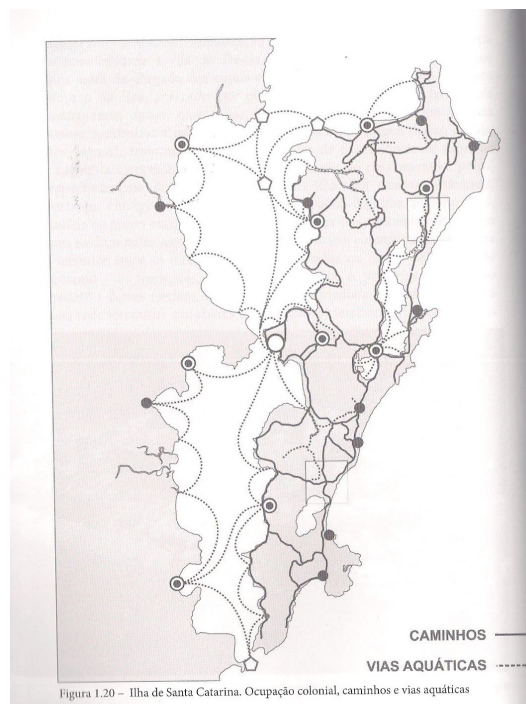


Ilustração 7: Mapa de caminhos aquáticos e terrestres, ocupação colonial (Reis, 2012. p. 72) com nomes dos bairros originados das primeiras freguesias, marcados com os pontos circulos

Diferente de outras capitais do país que passaram por grandes reformas na estrutura viária nos anos 20 em razão do crescimento populacional e das transformações nos meios de locomoção, fundamentado num espírito da modernização e governo do espaço e dos costumes (Foucault, 2012; Scoot, 1998), neste período este ímpeto fica restrito à região central de Florianópolis. A ponte Hercílio Luz ligando efetivamente a ilha com o continente se tornou o grande símbolo deste período (Conceição, 2015) e aproximou a elite econômica e política das praias continentais, preferidas para o turismo local até os anos 60 (Reis, 2012. p. 115).

Esta expansão urbana mais intensa no centro seguiu costeando o maciço do Morro da Cruz, atrás do centro em relação ao mar e aponte. A “cidade” cresce na direção da bacia do Itacorubi na Freguesia da Trindade costeando a face “Sul e Norte”¹⁸. Isto reflete o desinteresse dos Planos de Urbanização que, até os anos 70, "negavam a cidade tradicional" (Pereira, 2011, p. 279) e excluíam uma parte rural para a qual a cidade expandiu. Os equipamentos urbanos construídos neste processo mais ordenado da região central foram consolidados com a construção dos campus das universidade federal e estadual e a instalação de empresas estatais na região na mesma década. Este passa a ser segundo centro urbano da cidade.



Ilustração 9. Continuum urbano do Centro e Bacia do Itacorubi (circulada em laranja) ao redor do maciço do Morro da Cruz (no Ponto de tomada das imagens). Acesso: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1467650>



Ilustração 10. Ponte Hercílio Luz, início do século 20. Acesso: <http://floripendio.blogspot.com.br/2010/05/hercilio-luz-e-sua-ponte.html>

A transformação urbana se intensifica com a crescente migração e atividade turística a partir das décadas de 50 e 70, tornando Florianópolis cada vez mais integrada entre o centro e as outras vilas e freguesias. Enquanto o interior era basicamente vivenciado numa temporalidade definida

¹⁸ Um série de linhas de ônibus que liga os terminais da Trindade e do Centro passando pelos bairros no entorno (Carvoeira e Pantanal) e pela Universidade Federal (UFSC-Semi direto) utilizam norte e sul para diferenciar entre trajeto dando "volta ao morro pelo sul" e "volta ao morro pelo norte" em referência à qual direção que contorna o Morro da Cruz. No mapa acima é possível indentificar facilmente da urbanização que costeia o Morro da Cruz e a urbanização da Bacia do Itacoribi

pela produção agrícola e pesqueira, mantendo suas próprias festividades religiosas, “farinhadas” e etc, a Vila do Desterro – que hoje é centro da cidade – se caracterizava pela atividade comercial e pelo serviço público. Estas caracterizações entre centro e o interior da cidade esboçam bem as distâncias físicas e “culturais” que foram se aproximando de modo parcial e na medida em que interesses foram atuando nesse sentido.

Apesar de ser a capital do Estado, podemos compreender este processo peculiar de desenvolvimento da cidade pela marginalidade econômica que a cidade de colonização açoriana teve em relação à ocupação pela migração italiana e alemã no estado de Santa Catarina de meados do século XIX até 1954, fundando cidades como Joinville, Blumenau, Tubarão, Chapecó, Brusque, Itajaí entre outras. Estas se tornaram polos pujantes de produção econômica e de investimentos públicos e privadas na urbanização durante a primeira metade do século 20 (Sostizzao, 2011; Pereira, 2011).

É somente a partir dos anos 60 com a adoção do potencial turístico como principal potencial econômico ilhéu que a cidade se volta para o seu interior, começando pelo Norte da Ilha com a efetiva abertura da SC-401 ligando o centro com Canasvieiras, onde já havia tido um processo de planejamento urbano ordenado e a construção de um pequeno polo turístico com a construção do Hotel Balneário Canasvieiras nos anos 30. Na década seguinte, as SCs-402 e 403 que levavam para Jurerê e Ingleses, também no norte, e a SC-404 indo para o Leste da Ilha na direção da Lagoa da Conceição foram construídas (Reis, 2012. p. 115-116).

O Rio Vermelho, onde o Seu Ademir cresceu, foi então integrado efetivamente à malha viária e ao processo expansão da cidade ainda posteriormente a partir da Lagoa da Conceição pelo Leste e de Ingleses pelo Norte. E, mesmo hoje, representa uma distância considerável da região central pela oferta de transporte e distância (31 km pela Lagoa e 35.6 pelos Ingleses, que apesar de mais distante, é mais rápido pela via expressa). E é neste sentido que podemos pensar quão “cara” era para Ademir o acesso à UFSC. Assim, este encontro, para além de permitir refletir sobre os efeitos de certa perpetuação da estrutura de caminhos e a circulação com concentração de fluxos e itinerários, ilumina, através do ato de narrar a si, os efeitos desta urbanização particular por englobamentos paulatinos sobre a vidas das pessoas. Uma infraestrutura viária que, deste modo, nos diz sobre distâncias, proximidades, velocidades e interações com a “modernização” – sempre relativa. Foi na experiência dialógica que emergiu esta profundidade com a qual a carona auxilia a falar de durações, apresentando situações que expressam a subjetivação de um processo “temporalização” das identidades narrativas (Eckert & Rocha, 2013, p. 42-43; 2011) que habitam a cidade de Florianópolis e, de certa maneira, também tornam a prática uma possibilidade.

Carmen Rial, em sua dissertação de mestrado “Mar-de-Dentro: a transformação do espaço social da lagoa” (1988), discute como noções de espacialidade, territorialidade, limites e deslocamentos foram paulatinamente se estruturando no imaginário nativo até a chegada de novos moradores e as acelerações no ritmo de mudanças. Com mencionei, uma série de fatores vão influenciando na aproximação das freguesias com a cidade: a construção da empresa pública de eletricidade, Eletrosul, da UFSC na Trindade, a construção do acesso à BR 101 e a adoção do projeto político e econômico ligado ao turismo. Estes elementos vão dinamizando a infraestrutura viária e acelera a urbanização.

Uma cidade até ali tida como "estagnada" passa a ser aquecida, porém carregando seus descompassos. Rial (1988) demonstra como as distâncias, para além da dimensão físicas e simplesmente objetivas, fizeram parte de negociações no cotidiano. Não somente ao centro da cidade, mas os nativos da Ilha foram se aproximando também dos centros das freguesias buscando "mais recursos" na medida que mantinham o parcelamento espontâneo das terras (Idem, p. 39-42). E são nestas sociabilidades locais que as “origens” da carona se anunciam.

Na Lagoa da Conceição, antes da implementação das linhas ônibus da Lagoa (1967) e do Canto Lagoa (1971), uma caminhonete privada fazia o transporte das pessoas ao centro ou acordos com conhecidos que tivessem carro eram os únicos meio de se deslocar pelas rodovias e ir à "cidade", como apresenta Rial. Esta ida ao centro fazia parte de uma jornada num lugar de acesso ao consumo, ao comércio, ao luxo, à médicos e outros serviços (Ibidem, p. 46-47). Um dos efeitos deste processo particular de urbanização foi a criação de vagas de trabalho ligadas ao terceiro setor impulsionando a migração (Pereira, 2011, p. 266), já que não houve uma industrialização ou processo de produção de massa capaz de atrair grandes contingentes de moradores como ocorreu nas grandes capitais do país durante a primeira metade do século 20.

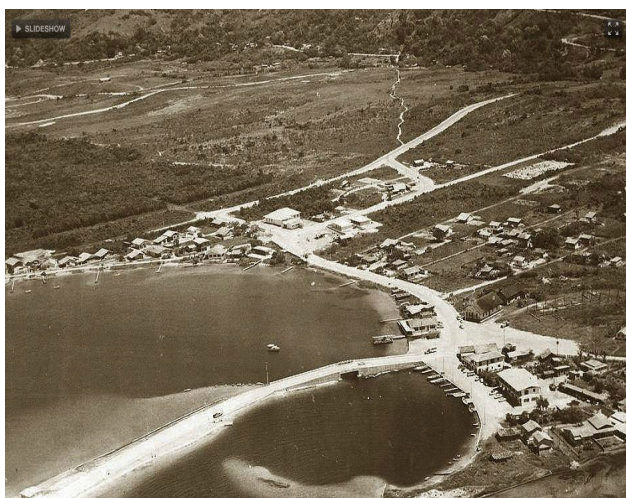


Ilustração 11: Ponte na Lagoa da Conceição interligando as localidades de Dentro e de Fora, construção anos 60. Ao fundo a estrada a SC 404 subindo o morro Acesso: <http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/fotos/2014/03/fotos-confira-imagens-antigas-de-florianopolis.html#F1136060>



Ilustração 12: Lagoa da Conceição vista do Morro da Lagoa, anos 50. Acesso: floripendio.blogspot.com/

Segundo Rial (1988), apesar de o transporte público representar "para os moradores da *Lagoa*, uma inovação tecnológica", não se configurava "um elemento de dispersão e dissociação dos laços comunitários, ele se constitui num espaço de sociabilidade. É por ter o domínio sobre essa inovação, que os motoristas são valorizados como figuras especiais", representantes de certo poder simbólico sobre o deslocamento. Esta colocação explicita a ritmo paulatino com que temporalidades rurais e urbanos vão se mesclando na relação histórica com as distâncias em Florianópolis. Rial ainda nota que as "melhorias no transporte não encurtaram todas as distâncias. Os ônibus ligam os diferentes bairros à "cidade" mas não entre si." (Rial, 1988 p. 55).

Deste modo, mantinha-se certo descompasso na urbanização, permitindo às localidades depois da Lagoa Conceição, como o Rio Vermelho, ainda maior distância da aceleração do desenvolvimento. Porém, até os dias atuais, ao circular de ônibus por Florianópolis, convive-se com a dificuldade de ligação entre os bairros. Este processo de desenvolvimento por englobamento de antigos assentamentos se desdobrou em diversas disputas por projetos de cidade nas localidades, seja na abertura para o turismo, na industrialização da pesca e nas relações com os novos moradores. Estes processos vão recolando fronteiras entre local e global (Rial & Godio et al, 2006).

Se a migração e o processo de desenvolvimento urbana se intensifica a partir dos 70, é somente duas décadas depois que vemos uma amostra da velocidade que assumiria. A cidade de Florianópolis registra nas últimas décadas do século 20 uma taxa de crescimento populacional bastante acima da média do Estado (Pereira, 2011. p. 256-257). De 1991 até 2010 a população quase dobrou, de 255 mil para 421 mil pessoas, e entre 2010 e 2016 verifica-se uma taxa de crescimento populacional de 13%, enquanto Porto Alegre apresenta 5% (IBGE, 2017)¹⁹.

Assim, se por um lado, as origens da carona em Florianópolis remetem a uma sociabilidade local e pessoalizada de reconhecimento dos vizinhos (Rial, 1988, 48), refletindo a formação espacial da ocupação urbana e possibilidades de práticas e interações (Reis, 2012), hoje há outras relações de significado que envolve a (re)existência da carona na paisagem. Atualmente se estima que quase 500 mil habitantes estejam residindo em Florianópolis, dos quais a metade é de pessoas "de fora" ou filhos desses²⁰. Neste sentido, no próximo relato traz novos atores na perpetuação da carona na Ilha.

19 Durante a realização de Bolsa de Iniciação Científica (2011-2012) inserido no projeto registrado no CNPq "As Mulheres Pescadoras no SC: estudo antropológico sobre configurações locais, a memória coletiva, a transição da agricultura para o turismo como trabalho acessório e a dinamicidade do modo de vida em comunidades pesqueiras no SC", sob orientação da Professora Carmen Rial, pude participar do projeto de realização do documentário Naufrágio (2014) de Alex Vailatti e Matias Godio investigando a história de um morador da Barra da Lagoa, passando a Lagoa da Conceição na direção do litoral leste. Este personagem retrado no filme protagonizou disputas internas na comunidade em relação à chegada do asfalto e o "desenvolvimento" com o turismo. Vilson "Neto" Steffen foi professor do ensino infantil e de música, ativista no resgate da cultura local e figura de personalidade forte e controversa. Faleceu em 2011.

20 Dados retirados do IBGE Cidades. <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php?lang=>



Junho de 2013, dez para as oito de uma manhã de sol e eu pedia carona na geral do Rio Tavares depois de andar uns 10 minutos pela “servidão” de chão batido na qual morava, um localidade conhecida como Cova Funda no bairro Rio Tavares. Estava basicamente realizando o trajeto contrário à carona com Ademir e sua família. Em poucos minutos uma caminhonete L200 com um homem dirigindo e uma mulher na carona para no recuo do acostamento. Aproximo-me com um breve “oi, bom dia” e pergunto para onde vão. Ambos respondem o cumprimento e o motorista, com o pescoço esticado para me ver do lado de fora, diz que vão pra UDESC seguido de um “entra aí”. Penso que tive de sorte de conseguir uma carona quase direta pro meu destino, a UFSC. Entro na parte traseira do carro, à direita ao lado de uma cadeira de bebê vazia. Na medida que o carro arrancava me apresento. A mulher no banco de carona, com talvez um pouco mais de 30 anos, apresenta-se como Nina, seguida de Roberto, o motorista, homem branco aparentando ter a mesma idade. Logo na sequência pergunto se ele trabalhava na UDESC. Responde que era professor de Design. “E vocês são daqui?”, pergunto. Roberto viera estudar aqui, era natural do interior do estado, e Nina estava há 8 anos, antes morava em Curitiba. Digo que sou de Porto Alegre, estava em Floripa fazia 4 anos e tinha vindo estudar Ciências Sociais. “Eee.. vocês moram aqui no Rio Tavares?”, dou continuidade. Ela responde que sim, eram vizinhos “nas 5 ruas”, que ficavam numa entrada logo antes de onde me pagaram. Estas 5 ruas acabam em trilhas curtas que levam à praia e era do lado oposto ao que eu morava em relação à rua geral, acabando no pé de morros. Neste momento de interação ambos se esforçavam para manter um contato visual, seja virando pra trás ou pelo retrovisor, e eu me apoiava sobre cadeirinha vazia para manter o contato na troca. Depois disso eles começaram a conversar entre eles retomando, ao que me pareceu, algum assunto sobre o aniversário do filho



Ilustração 13: Extensão da Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga (SC 406), partindo do ponto de carona em frente à pedrita até começo da Av. Osni Ortiga, somente um trecho pequeno da carona toda (imagens do autor)

de Nina e uma festa. Falavam de outras pessoas que pareciam ser vizinhas deles. Me virei para a janela para admirar a paisagem de morros à esquerda e me desliguei um pouco do que falavam. Estar atrás com vidros abertos ou música sempre dificulta a comunicação com as pessoas nos bancos da frente. Pareciam velhos conhecidos. Fiquei curioso sobre a profundidade da relação deles, mas o clima da conversa entre eles, que já estava incompreensível pra mim que só conseguia captar algumas palavras pela metade, não abria muita brecha para interação. Quando estamos na metade da sinuosa Avenida Osni Ortiga avisto da minha janela uma senhora pedindo carona no acostamento em frente a uma posada. Roberto liga o pisca e vai encostando o carro. A conversa cessa. Vamos observando a senhora se aproximando da minha porta e eu me adianto e passo para outro banco por cima da cadeirinha. Ela entra no carro e Roberto já à saúda com “Bom dia, dona Lila”. Ela responde com um olá na medida que entrava na alta caminhonete com agilidade e atenção. “Eu vou até a Panvel”, continua Lila. “Tá bom”, responde Roberto. Seguimos em silêncio no banco de trás, cada um olhando para sua janela, enquanto a conversa continua no banco da frente. Como não havia trânsito, chegamos em uns 4 minutos onde ficava a farmácia Panvel no centrinho da Lagoa. Roberto encosta e deseja bom dia para Lila que desce cumprimentando todos com um breve “tchau, brigada”. A interação, apesar de curta, me insinuava que também conheciam Lila, então pergunto a Roberto e Nina se já há conheciam logo que arrancamos. Roberto se adianta e diz que “sim, já dei carona pra ela antes. A dona Lila é gaúcha e está a uns 30 anos aqui. É dona de uma pousada ali onde pegamos ela. Sempre pede carona por que não há ônibus na Osni e, ao mesmo tempo, é tão perto do centrinho. Daí ela vai e volta de carona”. Demonstro achar aquilo muito legal, ela deveria ter mais de 60 anos. Eles voltaram a conversar algo que

eu não estava incluso. Fico pensando como aquele encontro desestabiliza uma percepção que sugira que a carona é coisa somente de estudantes e jovens. Depois de alguns segundos de silêncio, olhando pelo retrovisor, Roberto me pergunta: “já não te dei carona antes? Parece que eu lembro de você, e não faz muito tempo”. Digo que não estava lembrando, mas poderia ser meu irmão. “Ele parece bastante comigo, só é um pouco mais fortinho, cheiinho assim. Ele faz teatro na UDESC, então pode ser ele”. “Ah, isso mesmo, lembro que estudava na UDESC. Até falamos sobre a ocupação que aconteceu na universidade”. “Isso mesmo, deve ser ele”, respondo com um sorriso. Chegando ao fim do Morro da Lagoa ele encosta para que eu desça na rua que me levava para UFSC. Nos cumprimentamos e me desejam boa aula. Saio, espero o trânsito e atravesso a rua indo na direção do próximo ponto em busca de outra carona que me poupe a caminhada de 20 minutos no sol. Com 5 minutos pego carona com uma estudante de biologia num Fiat Uno antigo até a universidade. Conversamos somente algumas amenidades sobre a universidade, onde morávamos, há quanto tempo estávamos na ilha...

O que este relato me propõe é como a carona se coloca como fenômeno privilegiado de investigação do cotidiano da cidade de Florianópolis, proporcionando diferentes encontros que esboçam o quadro heterogêneo de estilos de vida e projetos em relação à cidade (Fantin, 1999) que, ao longo do desenvolvimento urbano, foram produzindo sentidos que habitam a carona e contribuem para sua duração. Neste sentido, explorar a ocorrência desta prática neste contexto, distinguindo-se da excepcionalidade das caronas em estradas, incorpora-se também com opacidade do cotidiano quando o caráter objetivo e utilitário do deslocamento permite este distanciamento dos presentes olhando pra janela e se desligar da conversa. Certamente não é como o ônibus em que podemos manter o isolamento individual quase total. Mas na carona se pode não conversar muito, como no caso descrito, mesmo sendo sempre necessário um mínimo de diálogo para negociar. O que me parece interessante nos ritmos desta interação com Rogério, Nina e dona Lila, é a naturalização com que a carona se apresenta, de reencontros de conhecidos, de trocas de assuntos comuns aos moradores de uma região,

de não excepcionalidade de conviver com alguém quase desconhecido. Sugere-nos como sentidos comunitários são negociados e construídos, nos quais paulatinamente foram se transformando e transformando a ilha, colocando novos agentes e significados em jogo.

Assim, quando são colocados em interação neste trabalho todos estes personagens que a carona proporcionou conhecer até agora, uma gama de sentidos que habitam a cidade em relações diversas transformações urbanas, econômicas e migratórias criam um conjunto heterogêneo de sentidos para a prática. Na medida que nos lança luz sob conjunto de trajetórias, projetos e estilos de vida (Velho, 1997; 1987) nos quais a carona cruza os cotidianos, exhibe-se o trabalho do tempo na consolidação espaço da cidade através desta confluência sobre uma prática. Se uma reflexão sobre o tempo foi exigida nas considerações sobre a experiência da carona de forma geral ao recorrer a literatura sobre a prática, o ajuste de lentes ao contexto florianopolitano nos colocam outras camadas desta dimensão, em que projetos individuais se articulam projetos sociais na conformação da identidade dos sujeitos, como indica Gilberto Velho discutindo os mapas de orientação na vida em “sociedades complexas” (1987, p. 36-38). Neste sentido, a reflexão coloca como a carona é cruzada pelas ações e escolhas das pessoas que ressoam nas disputas de projetos sociais para a cidade.

Os descompassos do desenvolvimento em relação a outras cidades se desdobraram numa urbanização ilhada em que um bairro extremamente urbanizado e cosmopolita convive, numa distância de 20 km ou menos, com outra localidade rural com atividades de pesca e artesanato. É neste sentido que a carona, ao proporcionar esta variação de encontros, exige uma sensibilidade para os processos de duração nas sociedades (Eckert & Rocha, 2013). A permanência da prática, além de remeter às continuidades na disposição em ilhas urbanas, possibilita refletir sobre a convivência de trajetórias diversas que interagem nesta forma de deslocamento na cidade. Se coloca, então, a questão sobre a profundidade com que a rítmica temporal da prática em si se articula com estas características urbanas e populacionais de Florianópolis. Fantin (1999) em sua tese de doutorado, *A cidade dividida*, tratando das disputas simbólicas entre projetos para cidade Florianópolis, tem como conclusão como a convivência do provinciano e do cosmopolita na cidade é acirrada pela constituição do espaço de Florianópolis (Fantin, 1999. p. 232), sugerindo algo sobre as interações na cidade que também se expressa nas carona.

Neste processo, produziu-se sentidos sobre a prática que a colocam, por um lado, num lugar de utilidade que remete a contextos de interior com escassez de ônibus e alto reconhecimento comunitário. Ao mesmo tempo, outros sentidos transcendem o local e coloca-se em relação à carona como parte de estilo de vida. Talvez não tão estritamente vinculado ao imaginário hippie como no caso dos anos 70 na América do Norte discutido por Linda Mahood (2015), mas captável em elementos do

horizonte simbólico e prático de algumas pessoas que escolhem Florianópolis para morar.

2.2 Posicionar-se: a espacialização da carona em Florianópolis

Observando o traçado resultante da malha viária se exibe como esta similaridade de formas no espaço se repetem pela maior parte da Ilha de Santa Catarina e se assemelham ao desenho de estradas conectando várias cidades, explicitando as condições de possibilidade formais da carona. Porém, se certamente seria uma opção por circular por muitos lugares da cidade seguindo esta lógica, a região Leste e Sul da ilha concentram a maior incidência (todos os trabalhos sobre carona na Ilha sugerem isso). Porém já escutei histórias de pessoas até mesmo atravessando a ponte para a parte continental da cidade, e eu mesmo já peguei carona para voltar da região Norte para a Lagoa da Conceição. Mas é bastante consensual que há um lugar em que a carona é mais regular e cotidiana: entre a Lagoa, os bairros das universidades e do Sul da Ilha. Assim, as condições de possibilidade formais certamente não esgotam uma explicação da existência da carona. Descortinam-se algumas questões quando buscamos compreender as razões para a maior incidência numa em algumas regiões.

A construção dos primeiros acessos rodoviários, como vimos, priorizaram os bairros do Norte da Ilha e posteriormente o Leste (Reis, 2012, 117), apesar da maior proximidade do Leste e do Sul com o centro. Quando a urbanização e a ocupação se intensificam a partir dos anos 70, alguns descompassos vão marcando o caráter dos bairros. Até o começo dos anos 90, o norte da ilha ainda apresentava um crescimento três vezes maior que o resto da cidade (Conceição, 2015, p. 125), mantendo um crescimento mais lento em locais que hoje a carona é mais comum.

Mesmo que o “Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis”, encomendado pelo poder público e coordenado pelo arquiteto Luís Gama D'Eça (1967-1971), tenha colocado a planície do

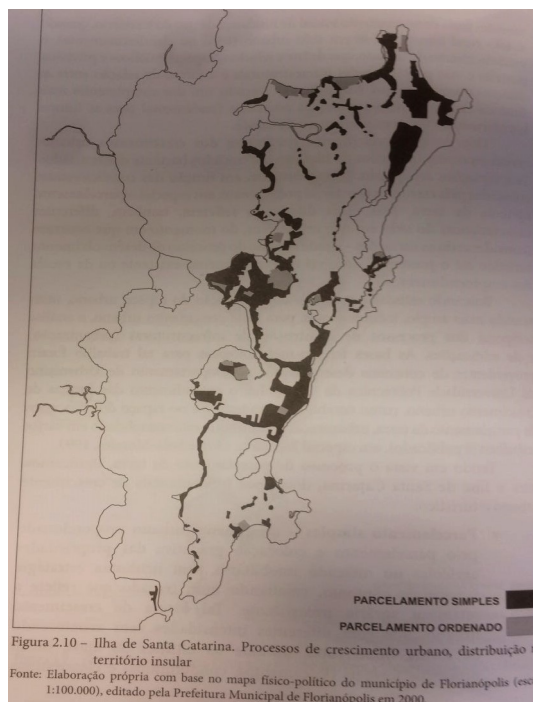


Ilustração 14: Mapa sobre o parcelamento simples (espontâneo) e ordenado em Florianópolis. Diferenças entre noroeste e sul/leste são evidentes (Reis, 126)

Campeche – primeiro bairro e balneário no Sul da Ilha vindo do Centro da cidade – como local prioritário para ocupação residencial e expansão da cidade²¹ (Reis, 2012, p. 156), os rumos do

²¹ O texto de Elson Pereira "Planejamento urbano em Florianópolis e cidade contemporânea" (2011) faz um balanço mais objetivo dos diversos projetos que foram produzidos pensando o futuro cidade. Esta revisão deixa bastante visível como a cidade que era imaginada e produzida pelo projeto ficava sempre muito distante da cidade que era vivida, assim muitas diretrizes estabelecidas vão se tornando descompassadas com a realidade, estimulando novos

desenvolvimento foram outros. Assim, é interessante de notar que o Norte da Ilha apresenta uma grande área de parcelamento de terra ordenado por empresas privadas e pelo poder público, enquanto as regiões Leste e Sul, o crescimento se dá de forma mais “espontânea”.

Tendo em vista esta espacialização da carona, a etnografia de caronas neste trabalho se centra nesta região entre o Sul, o Leste e as regiões mais centrais nos arredores da universidade e do próprio centro. Estes trajetos marcados no mapa abaixo representam os itinerários mais corriqueiros na minha

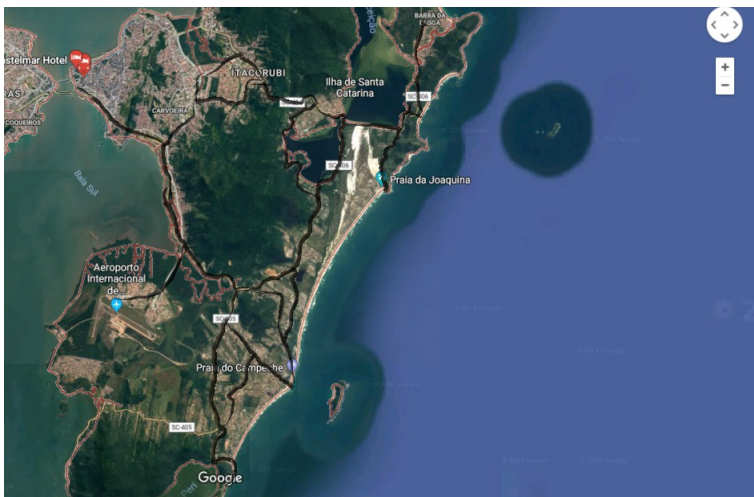


Ilustração 15: Mapa retirado do Google Maps com linhas sobre os caminhos mais recorrentes da etnografia, criadas pelo autor

etnografia. Como mencionei, outros locais também podem ser alcançados de carona, como realizei diversas vezes, mas as distinções entre os bairros marcam graus de envolvimento com a prática.

Os descompassos marcam certas diferenças entre os bairros que deslizam para o tipo de ocupação nestas regiões, deixam marcas na infraestrutura e nas relações que são constituídas. Muitas

pessoas que peguei e dei carona expressam que o caráter de capital cosmopolita mantendo a “cara de interior” influencia a existência da prática de carona – que auge talvez seja a Lagoa da Conceição, “o reduto dos de fora” (Fantin, 1999, p. 35). Pode-se ver como esta característica da urbanidade surge como parte do projeto de vida racionalizado (Velho, 1987) ao se mudar para a cidade. Mais alguns casos de carona podem aprofundar esta relação entre carona e as cidades que são vividas e projetadas pelos que moram e cruzam por Florianópolis.

Julho de 2013, novamente uma manhã. Pedia carona para a universidade. Estava um pouco nublado, mas, felizmente, sem chuva. Já era mais de 9 horas da manhã e o fluxo de carro um pouco menos intenso, mas com alguns minutos minhas

projetos. No momento da publicação do artigo estava acontecendo o Plano Diretor Participativo tentando integrar mais visões para o futuro da cidade, e o autor no texto se coloca bastante esperançoso, a meu ver, com este processo. Iniciado em 2006, o plano diretor passou por um complexo processo de aprovação na câmara em 2013, com muitas resistências e críticas à falta de transparência e importância dada às audiências nos bairros (Globo, G1. Plano diretor é aprovado na câmara de vereadores, 2013) Para uma crítica aos processos participativos na planejamento urbanos, Souza (2011) na mesma coletânea, "As cidades e urbanização no Brasil: Passado, presente e futuro", organizada por Elson Manoel Pereira e Leila Christina Duarte Dias (2011)

tentativas de contato finalmente tiveram êxito e um carro da Renault Sedan para no recuo. Me aproximo já entrando pela porta de trás da direita, dando bom dia e agradecendo. Logo depois pergunto para aonde o casal ia enquanto ainda me arrumava no banco de trás. Respondem que iam até a Lagoa. Havia uma música folk lenta em inglês tocando e eles não conversavam. Pergunto se poderia aplicar um questionário de uma pesquisa sobre carona. “Claro... O que você estuda?” Enquanto digo, vou pegando as fichas que utilizava. A moça ao lado do motorista ficou calada enquanto ele ia respondendo ao meu questionário com falas num tom polido. Eram, casados, sem filhos, naturais de São Bernardo do Campo em São Paulo. Ele tinha 31 anos e ela deveria ter algo em torno disto, moravam há um ano em Florianópolis, no Bairro Rio Tavares. Disse que “esporadicamente” pegava caronas, e sempre dava muitas caronas, menos à noite, pois lhe parecia muito perigoso. Era formado em desenvolvimento de softwares e estava a caminho do trabalho na Lagoa. Com o fim das perguntas programadas no meu questionários ficamos uns segundos em silêncio, interrompido com minha pergunta se estavam gostando de morar em Florianópolis. O motorista conta sobre sua escolha de sair de São Paulo e vir morar na Ilha, mesmo ganhando menos dinheiro. Valia a pena pela “qualidade de vida”, podia surfar, era seguro no seu bairro e, afinal, trabalhava na Lagoa da Conceição, aludindo com um sorriso às belezas daquele local. Chegamos no seu escritório ao pé do morro num pequeno edifício de 3 andares com alguns restaurantes e pub's no térreo. Sua esposa ia na academia ali do lado. Agradei a carona e desci do carro. Percebi que tinha esquecido de perguntar seus nomes... Segui meu caminho em busca de uma nova carona.

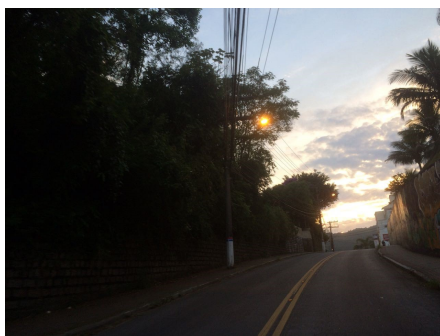
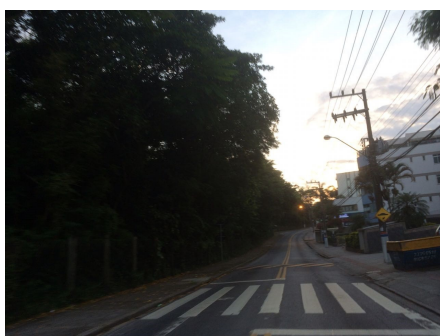
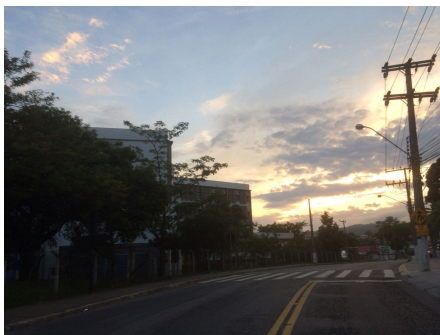
A cidade de Florianópolis virou atrativo não somente para o turismo, mas para migração em busca de qualidade de vida para aqueles que têm a chance pelo tipo de atividade que exercem. Segundo

Fantin, é parte de uma reconfiguração do ato de morar na urbanidade numa “era pós-utópica” (1999. p. 25). O motorista da carona representa esta espécie de migração mais atual que reconhece nas benesses da cidade uma oportunidade para o empreendedorismo tecnológico, típico da nova fase de reestruturação do capitalismo, já que empresas trabalhando com o desenvolvimento de sistemas e softwares não necessitam da coexistência física com clientes ou mesmo entre os que trabalham²². Assim, a relação com espaço é entendida no sentido de uma poética que se entrelaça com os projetos de vida. A estética incitando uma ética no viver.

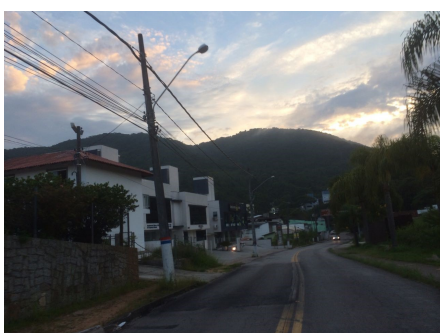
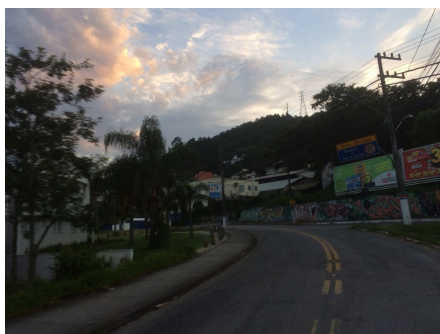
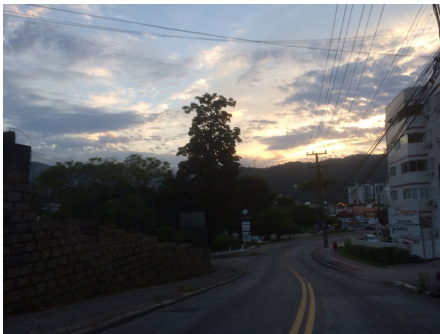
A vida cotidiana está sempre marcada por paisagens que são preenchidas de significados que entrelaçam com as escolhas de vida dentro dos limites dos campos de possibilidades. É na interação entre projetos de vida, práticas cotidianas e espaço que as “formas sensíveis” com as quais a carona se relaciona nas especificidades desta urbanidade ganham relevo que a figura do caroneiro ganha sentido e potência de realização. Como sugeriria Ana Luiza Carvalho da Rocha (1995), as imagens e o papel da subjetivação e conformação do imaginário são aspectos centrais na compreensão das práticas pela pesquisa antropológica. Assim, esta figura pode ser pensada como personagem-símbolo que se entrelaçam com as paisagens e estilos de vida que habitam a cidade Florianópolis, encontrando contexto favorável para surgir. Ou seja, para compreender a carona não se trata somente das condições objetivas do ilhamento urbano dos bairros, criando condições de possibilidade, mas dos efeitos deste processo nas paisagens, curvas e cores que preenchem os olhos ao circular pela cidade. Assim, “(...) trata-se de resgatar a unidade e solidariedade espiritual entre pensamento simbólico e significado conceitual no corpo das construções explicativas do discurso antropológico, sem cair na desvalorização cultural do imaginário pelo qual o Ocidente judeu-cristão opõe demência e saber racional.” (Rocha, 1995. p. 111). Deste modo, surge a importância destas infraestruturas nos exercícios imaginários que se engendram na prática de carona em Florianópolis.

A máxima que circula entre os habitantes e visitantes de Florianópolis sobre ser a própria “Ilha da Magia” que decide se te aceita e ou te expulsa (que escutei a primeira vez de um gaúcho que estava ali há mais de 20 na cidade durante uma carona) sugere como o ritmo de vida ali tem características peculiares com a qual nos adaptamos ou caímos fora. Algumas situações com caroneiros em sua relação com a cidade pode nos trazer outras faces das relações entre o espaço e a prática na vida das pessoas.

22 A reportagem no Estadão "Florianópolis busca reconhecimento como polo de inovação e startups" (2015) apresenta um levantamento de algumas empresas que migraram de outros locais pra Florianópolis ou nasceram ali mesmo a partir de ex-estudantes da UFSC. Além do salário mais baixo, a qualidade de vida é apontada como um dos fatores de atração de pessoas e desenvolvimento de nicho de mercado. Eu mesmo tenho amigos que trabalham numa *startup* que, até o momento, mantém-se no mercado.



Agosto de 2015, 19h. Já era noite quando cheguei ao ponto de carona do Córrego Grande, ao lado da UFSC e que levava em direção à Lagoa da Conceição. Nesta hora normalmente o trânsito é bastante intenso e os carros passam bem devagar pelos caroneiros. Alguns acham que isto dificulta e as pessoas param menos por causa do trânsito, outros que facilita pela baixa velocidade e a troca de olhares mais longa com quem passa. Chegando na esquina vejo um rapaz magro que já tinha cruzado outras vezes pedindo carona, lembrava que era colombiano e estudante do mestrado em alguma engenharia. Me aproximo e o cumprimento com o olhar. Encosto num carro estacionado e um pouco ao lado havia outro rapaz que presumi estivesse esperando para pegar carona. Tinha dreadlocks loiros passando um pouco os ombros, mais ou menos 1,75 e carregava uma mochila pequena que estava encostado no seu pé enquanto mexia num celular alternando com alguns olhares para o outro moço pedindo carona e para os carros. Alguns segundos se passaram sem que o colombiano tivesse sucesso, muitos motoristas visivelmente se recusavam até a olhá-lo. Faziam que não existia. Alguns com um pouco de embaraço que variava entre o sorriso nervoso e uma expressão rápida séria e enérgica de dentro do carro fechado indicando que iam dobrar ou que estava cheio o carro. Outros demonstrando sua opinião de modo mais direto, passavam virando o dedo polegar para baixo, numa negativa aludindo ao polegar pra cima do moço pedindo. Um motorista num carro Sedan preto ao fazer este sinal invertido e ainda pronunciou “Vai de ônibus!!!” pelo que pude ler de seus lábios. A fila de carros parou e este motorista ficou muito próximo do moço pedindo carona, mas agora mantinha o olhar reto no caminho. O caroneiro também não o observava, buscava o olhar de outros carros parados na fila. Penso se eu deveria ter



escolhido o outro ponto de carona direto para o Sul da ilha e não ir pela Lagoa. Depois de meditar sobre minha escolha, reconheço uma colega de faculdade dentro de um Fiat Uno que vai parando seu carro em frente ao caroneiro.

Ele vai se aproximando e eu sigo para cumprimentá-la, o carro estava vazio e era possível que levasse a nós três. Neste ponto, duas outras garotas também estavam na fila para pegar carona. “Oi Laís, será que cabe mais 2 aí?”, pergunto pela porta já aberta. “Claro, entra aí”. Ela foi arrumando algo no banco de trás e acenei para o menino de dreadlocks que já estava com olhar atento à nossa interação. Eles entram atrás enquanto seguro o banco do carona levantado para sentar na frente, já que a conhecia. Primeiro nos apresentamos todos, Jorge, o estudante de mestrado colombiano, Antônio, o rapaz que esperava comigo, calouro de geografia. Ela ia até a Lagoa da Conceição, entraria para o Canto da Lagoa. No trajeto até lá ficamos conversando paralelamente sobre como estava o andamento de nossas faculdades, de Laís e a minha, sobre casos de amigos em comum e possibilidades de nos encontrarmos nos próximos dias para conhecer sua casa nova. Enquanto isso, os dois iam conversando no banco de trás.

Chegando ao destino todos fomos descendo. Jorge ia ficar ali na Lagoa também, mas Antônio ia na mesma direção que eu, então fomos caminhando juntos para atravessar o centrinho da Lagoa e chegar ao ponto da Osni Ortiga. Ele ia para o Campeche e eu para Rio Tavares, próximo à Pau de Canela e mais distante do que a Pedrita, onde morava anteriormente. No trajeto a pé até o novo ponto nos apresentamos melhor e fomos falando das suas impressões iniciais da cidade, das praias, da universidade. Vindo de São Paulo, estava há duas semanas aqui e estava buscando casa pra morar. Falei sobre minhas experiências e os lugares que ele poderia encontrar casas para alugar. Enquanto pedíamos carona no ponto da Osni, ele contou que neste tempo



Ilustração 16: Extensão da Av. João Pio Duarte Silva e da Rua Vera Linhares de Andrade, que é continuação da anterior. Saida da esquina com UFSC até a esquina para subir o morro da Lagoa à direita

só estava se locomovendo por caronas. Demonstrava excitação com isto. Já tinha feito viagens curtas pegando caronas, e morar onde se pode deslocar por caronas no dia-a-dia era muito bom. Permitia conhecer várias pessoas e era superfácil, na sua opinião. Logo pegamos carona com um casal num carro esporte, quase um Jeep, indo pro campeche, mas não passamos de rápidas apresentações e logo a música e as conversas em pares separaram em dois e continuamos falando da sua busca de casas, caronas, mencionei a pesquisa de mestrado que queria realizar. Quando eu desci desejei boa sorte para Antônio em sua busca de morada. Me despedi do casal e segui a pé uns 15 minutos até minha casa.

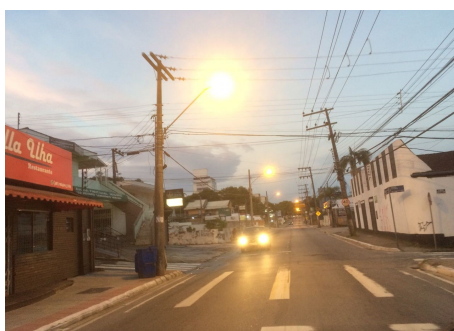
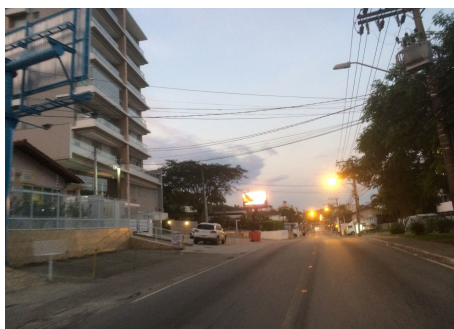
A situação de fim de tarde saindo da faculdade é sempre propícia a encontrar pessoas conhecidas. O tempo vai criando laços dentro de uma comunidade, como no caso a universidade. Vai permitindo criar redes que são acionadas nestes encontros fortuitos para o deslocamento. Deixando um pouco em suspenso uma reflexão sobre as negociações entre caroneiros e os carros na passagem que surge neste relato com as negativas dos carros, trânsito e encontros de olhares, gostaria de apontar como a relação com a prática transcende o espaço da cidade. Como o casal do relato anterior que, de algum modo, a carona parece se relacionar com o estilo de vida gestado a partir de outras vivências de cidade que se realiza ali numa nova forma de habitar a cidade, Antônio também traz isso para este novo projeto de morada.

Neste caso, a relação mais direta com um imaginário de carona fora da ilha fica ainda mais evidente. A empolgação de Antônio com as duas primeiras semanas na Ilha se deslocando exclusivamente deste modo sugere como vivências anteriores fundamentaram a escolha de vir estudar e morar ali, na qual a possibilidade da prática parece dar bastante sentido à escolha. Se reflete com o que Fantin discute sobre olhares para infraestrutura da cidade serem centrais para pensar os projetos em disputa entre os que buscam manter uma cidade de porte médio e, por outro lado, as elites que projetam uma cidade industrial, desenvolvida e turística (Fantin, 1999, p. 14) – em que “a beleza da cidade vira um grande negócio” (Idem, 74).

Esta tensão se traduz numa disputa entre o progresso modernizador, no qual o Estado é um agente central, e a preservação no discurso ambiental bastante intenso na Ilha (Ibidem, 57-60). Acredito que a carona tenha um lugar nesta disputa, que não necessariamente opõe estes lados sempre,

há conciliações. Porém, tendo a pensar a carona ligada ao desejo por uma cidade de porte médio com intensas relações comunitárias, e, neste processo de transformação, remetendo ao que Linda Mahood (2014) aponta sobre a carona nos anos 70 no Canadá estar entrelaçada com uma juventude de classe média escolarizada e já acostumada com os valores de turismo rodoviário. Na minha experiência e na fala de várias pessoas que se deslocam por caronas ali, pessoas ricas em carros de luxo raramente param. Lembro vagamente de uma experiência, ainda antes de começar a pesquisar as caronas, que um carro grande de uma pessoa que aparentava ter muito dinheiro me deu carona e o motorista sozinho perguntou num momento da conversa se eu precisava de dinheiro. Aquilo me chamou atenção, e outras amigas e amigos já comentaram situações parecidas. O verão é um momento excepcional pela quantidade de pessoas na Ilha, certamente trazendo com mais força o sentido excepcional da carona.

No próximo capítulo, buscarei aprofundar a questão monetária em torno da carona. Mas esta relação explicita a articulação com certos projetos de cidade, trazendo potências da carona como objeto de estudo em Florianópolis: apresenta pequenas variações entre sentido ligada a um imaginário mais global e transcendendo o particular até um polo que a reduz mais a uma atividade utilitária de deslocamento ligada a um lugar específico. Estes também não estão necessariamente opostos nas experiências. Agora gostaria trazer um novo relato sobre caronas que nos convida a passear por outros bairros e sentidos em habitar Florianópolis.



20 de agosto de 2015, 18h e 30min. Estávamos eu uma colega pedindo carona na esquina da Eletrosul, no bairro pantanal nos arredores da UFSC. Íamos rumo ao Sul. Pedíamos carona com uma placa escrita “Rio Tavares” na contra-capa do meu caderno. Para um corsa antigo cinza de duas portas. Logo que nos aproximamos a porta já se abria pelo motorista se esticando até a maçaneta da porta do carona. Sentei no banco de trás e minhas amiga ao lado de Leo. Nós nos apresentamos como estudantes voltando da aula, apesar de ser bastante óbvio, e ele conta que estava retornando de Canasvieiras, estava pintando uma casa de 400m². Ia para sua casa na Tapera, passando o Rio Tavares e Campeche em direção ao Sul. É um bairro que fica na costa Oeste da cidade. Deste assunto ele já emendou numa apresentação de sua jornada naquele dia: acordou às 5 e 30 para ir a Canasvieiras e voltava agora. À

noite entregava lanches no próprio bairro, a esposa e as enteadas faziam. Ficavam abertos até meia noite.



Ilustração 17: Extensão da Rua Deputado Edu Vieira, saindo da rótula da UFSC com Eletrosul até a Via Expressa Sul, levando para centro virando a direita, e para o sul pegando a esquerda. (imagens do autor)

A rotina de toda a família era bem ajustada para dar certo. O tempo tem de ser bem controlado, sugeria Leo. Afinal, ele era responsável pelo sustento de toda a família, seus filhos, esposa. Tratando do serviço que estava fazendo, disse que até tinha chamado dois rapazes para ajudá-lo, "mas acabavam atrapalhando" e tinha que refazer. Não queria perder tempo, por isso preferiu ficar só com a responsabilidade. Depois contou-nos que morava numa casa grande para caber todos: filhos, netos, enteadas e esposa. O aluguel era 1800. Quanto ao bairro, disse que já fora pior, "agora está bom morar na Tapera". E, referindo-se a suas estratégias de segurança: "É só deixa um lanchinho com a rapaziada de vez em quando pra cuidar do patrimônio." Voltou a sua história de vida e as várias atividades que já exercera e situações em que se encontrava: proprietário de caça niques, dono de bar, porteiro. Pelo relato, era do interior do Paraná ou de Santa Catarina, mas não tivemos muita abertura para perguntar; Leo era um ótimo narrador. Gabou-se de não ter estudo, "a rua me ensinou tudo que sei. Saí de casa com 12 anos". Aparentava 50 e poucos anos, pessoa ativa e simpática. Ótimo papo. Saímos do carro no nosso destino, o trevo do Rio Tavares, e ele seguiu. Eu e minha colega ficamos conversando sobre Leo, impressionados com sua performance, fala e história de vida.

Leo é um personagem que demonstra o rompimento do círculo de reconhecimento dos bairros, viva numa outra parte da cidade. A Tapera é um bairro mais distante e com ocupação distinta da migração de classes médias e altas. O aluguel que ele pagava numa casa que, pelo seu relato parecia grande, é uma média de uma casa de 2 quartos na região do Rio Tavares, Campeche e Rio Tavares. Sua “segurança” mantida com os lanches para “rapaziada” sugere outra relação com o bairro daquela vivenciada pelos personagens anteriores: dona Lila, Douglas e o casal da carona anterior a de Leo estão num aparente contraponto desta experiência. Fantin (1999) discute diferentes experiência de migração

para Ilha, de universitários, classes médias, populares e ricos (Fantin, 1999. p. 43-44) que se concentram em diferentes ilhas urbanas com relativa “autonomia” (Idem, p. 54-55) também pela restrição de fluxos. E a carona abre a possibilidade de transversalizar permitindo o encontro outras formas de viver a cidade. Mesmo havendo o ilhamento dos bairros, é também a concentração do fluxo sobre certas vias permite esta vivência de encontros variados. A relação de Leo com sua trajetória e a cidade apontam para uma migração de serviços e trabalhadores pouco qualificados, exibindo a plasticidade dos significados que emergem na carona para pensar a cidade. Gostaria de trazer um último relato que convida a encontrar outra trajetória de vida se adequando rapidamente com a experiência da carona.

Meio de uma manhã de sol num trecho muito curto dentro do bairro Campeche. Um jovem carregando um isopor, de bermuda, regata e óculos escuro pedia carona enquanto ia caminhando em direção à rua geral. Estava indo vender geladinhos com cachaça na praia, contou logo que entrou. “Larguei trampo, larguei casa, larguei tudo. Me joguei com um “brother” e estamos ficando na casa da mina dele que já morava aqui”, me respondeu quando perguntei se estava há pouco tempo aqui. Tinha vindo do interior de São Paulo e estava na busca por trabalho, já que tinha passado o último mês gastando uma grana guardada que trouxera. E ainda tinha que achar lugar pra morar, mencionou com um sorriso aventureiro. Chegamos na esquina que eu ia para dentro do bairro e ele desceria em direção à praia. Ofereceu-me um geladinho como agradecimento antes de descer. Era realmente um dia lindo para tomar geladinhos na praia, pensei.

Ao longo deste capítulo busquei pensar as espacialidades físicas e imaginárias que tornam a carona uma possibilidade na Ilha. Neste caminho, trouxe como pegar e dar caronas, para além de uma forma de deslocamento objetiva, está entrelaçado com universos simbólicos de diferentes projetos de cidade e estilos de vida e, como sugere Gilberto Velho, estes engendram certas codificações de emoções nas diferentes classes e grupos sociais (Velho, 1978. p. 18-19). Assim, como gostaria de explorar com mais minúcia no próximo capítulo, “as descontinuidades sociológicas correspondem

diferenças no uso da linguagem e na expressão cognitiva” (Idem, p. 20), refletindo-se sobre os diversos modos de se engajar na prática de carona.

A forma urbana polinuclear e a fruição estética com as paisagens se relacionam tanto com estes projetos de vida e potenciais econômicos da cidade, quanto com a carona, sugerindo um lugar para a prática em diferentes maneiras de habitar a cidade. A estrutura em “espinha de peixe” da malha viária incita relações vizinhas intensas pela forma, por exemplo, que se organizam “servidões” - ruas sem



saída que servem a principal onde o fluxo da cidade se concentra. Esta forma do espaço urbano se traduz em formas de sociabilidades específicas que

marcam os ritmos cotidianos com encontros ocasionais com outros moradores, mesmo que desconhecidos, numa sensação de que a metrópole cosmopolita e vila provinciana são separadas por algumas centenas de metros. Ilhamento que também traz segurança para prática, como explorarei a

seguir. Assim, fronteiras entre a cidade turística, provinciana, universitária, moderna e tradicional pode ser questão de alguns passos.

As direções tomadas até agora neste trabalho trouxeram alguns aspectos que não se explicitam tanto no momento de dar carona e se abrir a esta possibilidade. Ao contrastar diferentes

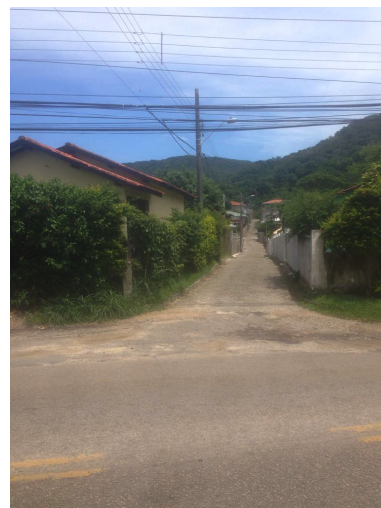


relações entre a cidade e a carona através de personagens, me dediquei em delinear as continuidades entre os

processos de desenvolvimento urbano, ocupação populacional e a carona, encontrando relações que expressam, de certo modo, regularidades entre alguns universos simbólicos e a re-existência da prática no cotidiano da cidade implicando em novos atores. Trajetórias, mesmo sem uma visibilidade precisa, são suportes de



Ilustração 18 Sequência de Servidões entre Rio Tavares e Lagoa da Conceição



significações e sentidos à imaginação ativos no instante da carona. Questões sobre o modo como pertencimentos nesta cidade se dão são essenciais para tornar esta opção viável. Assim, se até agora explorei como as formas de se habitar nesta cidade ditam as possibilidades de encontros e seguranças, além de pontos de referência simbólicos para as ações, agora gostaria de me voltar com mais ênfase para a gestão de incertezas e negociações na realização da prática, deste modo deixando os elementos peculiares da cidade num plano de fundo.

CAPÍTULO III

Deslocando-se de carona

“O espaço chama a ação, e antes da ação a imaginação trabalha. Ela ceifa e lavra. Seria preciso falar dos benefícios prestados por todas essas ações imaginárias.”
(Bachelard, *Poética do Espaço*, 205)

Deslocamento e conhecimento possuem um vínculo estreito. Na narrativa quase mítica de “fundação” do método etnográfico em *Os Argonautas do Pacífico* (1976 [1922]), Malinowski coloca as condições de realização deste conhecimento exatamente no distanciamento da sua sociedade, dramaticamente ilustrada pela partida da embarcação o deixando na praia narrada pelo autor (Idem, p. 19). A etnografia surge como parte de uma experiência de deslocamento e de isolamento da cultura do pesquisador, que, ao aproximá-lo dos ritmos de vida daqueles com quem investiga, permite o surgimento das ferramentas analíticas adequadas a esta jornada intelectual. Com a imersão se busca compreender mais do que somente dados genealógicos, rituais, nomes de utensílios e etc. É a “alma nativa” que dá vida a estes termos que deve ser captada. O deslocamento no espaço cria o contexto fértil para este tipo de conhecimento na medida que configura um tempo compartilhado com outras pessoas.

A figura do “viajante filosófico” numa jornada em busca de conhecimento entre outros povos está, segundo Johnnes Fabian, no fundamento do objeto da antropologia. Argumenta que a disciplina incorporou um olhar sobre outros povos que seculariza a visão linear de tempo judaico-cristão (Fabian, 1985. p. 40-48), desdobrando-se numa compreensão naturalizante do tempo como universal. A perspectiva evolucionista é, por exemplo, reflexo direto deste processo de desenvolvimento do discurso que busca falar da humanidade como um todo num progresso contínuo.

O deslocamento é imprescindível no conhecimento a partir da etnografia, não só no sentido factual, também como “metáfora”: “a viagem está sempre presente em muito do que é o imaginário das ciências sociais. Todo cientista social realiza algum tipo de viagem quando estuda, ensina ou pesquisa”, como surge Otávio Ianni (2003. p. 14) ao refletir acerca do valor do procedimento comparativo como parte destas ferramentas que nos permitem viajar em diferentes períodos, costumes e culturas mesmo sem sair da mesa.

O deslocamento como parte de um processo de conhecimento também está presente nas reflexões da antropologia urbana em diferentes enfoques, desde a figura do *flâneur* pensada por

Benjamin (1989), em grande medida, a partir da literatura que, misturado à multidão e às tipologias das cidades, desenvolve sensibilidades para compreender as dinâmicas da grande cidade e seus personagens. O passeio do *flâneur* permite este mergulho na exterioridade das sobreposições de prédios, ruas, fachadas, multidões, trabalhadores, drogados e, ao mesmo que tempo, nas experiências interiores de estar na cidade, surgindo, assim, também como lugar da memória.

Outra referência de deslocamento e certa disposição para produção de conhecimento na cidade é a ideia de “observação flutuante” de Colette Pétonnet (2008). Neste caso, uma atitude frente à pesquisa na urbanidade que não estaria interessada em encontros pré-definidos ou numa observação à distância da multidão e das figuras da urbanidade, mas impele a uma busca de encontros entre desconhecidos e a atenção ao surgimento de acasos, num deixar-se “(...) “flutuar” de modo que as informações o penetrem sem filtro, sem *a priori*, até o momento em que pontos de referência, de convergências, apareçam e nós chegamos, então, a descobrir as regras subjacentes.” (Pétonnet, 2008. p. 103).

Inspiradas por ambas referências e outras, Ana Luiza Carvalho da Rocha e Cornélia Eckert (2003) pensam na instrumentalização do olhar etnográfico através dos deslocamentos no cotidiano da vida nas cidades, o que requer uma desnaturalização e captação de detalhes das dinâmicas dos lugares. Assim, “por insistência de uma poética do andarilho” numa adesão ao cenário urbano, “o ato simples de andar torna-se estratégia para igualmente interagir com a população com as quais cruzamos nas ruas” (Eckert & Rocha, 2003. p. 104). Estas reflexões variadas sobre os deslocamentos, cidades e formas de produzir conhecimento trazem como inquietação qual a perspectiva do deslocamento das pessoas que pegam e dão caronas. Assim, inspirado nas inquietações de Laviolette (2014) e, com ainda mais ênfase Purkins (2012), como carona, enquanto forma de deslocamento, auxilia a pesquisa e os deslocamentos de olhares intrínsecos à etnografia pensando nesta lógica?

Busquei até agora com meus relatos de carona tornar presentes na etnografia os efeitos dos processos de ocupação e urbanização, e, de alguma maneira, chamando atenção para diferentes relações entre pessoas dando e pegando caronas que se entrelaçam com narrativas num campo de disputa e encontros mais amplo da cidade. Estas expressaram não só o esforço de (re)existência da prática, mas as diversas formas de habitar a cidade que se atravessam ou são atravessadas pela carona. A diversidade sugere que uma explicação causal para quem dá e quem pega caronas em Florianópolis a partir da definição de populações específicas de estudantes, turistas, nativos ou moradores de fora não capta a riqueza da dinâmica na experiência – pelo menos a partir da minha etnografia nas caronas.

Sem reduzir o papel das posições sociais e das trajetórias daqueles que mantêm a prática viva na cidade, gostaria de sugerir que a questão seria melhor colocada se nos perguntamos *em que situação certas pessoas dão ou pegam carona?* Acredito que a questão posta desta maneira direciona para um caminho mais potente para pensar a dimensão prática nas negociações que efetivam o deslocamento, e retirar desta figura em circulação um modo de construir percepções e conhecimentos a partir das caronas. Assim, a indagação a ser perseguida neste capítulo é: qual a relação entre carona, enquanto uma forma de deslocamento, e os conhecimentos ou aprendizados que estão implicados na viabilização de uma jornada deste modo?

Aqui embarcamos num território de sutilezas em relação à prática, tocando em elementos que contam na hora que alguém decide parar ou negar uma carona. Quando sentimos que é melhor não aceitar uma carona? Ou ainda como reconhecemos e lidamos com os riscos? Para ambas perspectivas de quem pega e de quem dá carona ocorre um rompimento de descontinuidades: o caroneiro ou a caroneira, no ímpeto repetido de romper o fluxo contínuo de carros, abraça a incerteza do tempo descontínuo de novos instantes e de novas negociações. Se converte em imagem fugaz da paisagem para os motoristas, e a maneira como esta imagem é montada define a abertura do espaço seguro e contínuo da privacidade no carro – abala a segurança desta continuidade.

Durante a realização da jornada, negociamos, em grande medida, a produção destas "descontinuidades", remetendo ao caráter de "suspensão temporal" que Laviolette (2012) comenta em relação às caronas. Uma linguagem não-verbal influí em parar ou aceitar, como o casal titubeante que me vê intercalando o sinal da carona com um apelo juntando as mãos e decide dar a carona, pois "pedindo assim" não dá pra não parar. Ou como relatou uma amiga numa conversa sobre como considera negar uma carona projetando já um possível assédio: "só pelo modo como a pessoa te olha e conversa no primeiro contato dá pra saber". É uma questão de olhar e instante. Se as continuidades na produção do espaço da urbanização ilhada, a ocupação de certas pessoas e significados da carona exibiu um ritmo das interações na cidade favorável à existência da prática de carona, a descontinuidade que é negociada nos atos de decisão e impasse também são imprescindíveis para sua continuidade.

3.1 A carona e seus tempos: o conhecimento e os instantes

Em *A Intuição do Instante*, Bachelard (2010) propõe reflexões interessantes para o caráter temporal da carona nos termos das descontinuidades dos atos e instantes. Ao pensar sobre como a duração da carona, que articula uma diversidade de construções temporais vividas em Florianópolis, percebeu-se sua realização através de presentes dilatados que suspendem as continuidades do

passado e seguranças do futuro de onde e como se chegará ao destino. Assim, "Convém sublinhar, de passagem, o lugar do ato de atenção na experiência do instante. É que, de fato, não existe verdadeiramente evidência senão na vontade, na consciência que se empenha em decidir um ato." (Bachelard, 2010 p. 23.) Nas caronas, além de se aprender sobre as pessoas e a cidade de Florianópolis de carona, há também aprendizados sobre manutenção de um certo tipo de interação e atenção em relação às negociações das descontinuidades temporais envolvendo a experiência.

As narrativas das caronas anteriores e as que ainda vou trazer convidam a perceber estas nuances de uma temporalidade de instantes da carona. Há sempre uma nova onda de carros, da tentativa repetida de encontro de olhares, os polegares saltitantes, as negativas de dentro do carro, as alternâncias entre momentos de abertura e conversa com outros de silêncios e isolamento, as mudanças de uma carona pra outra. É uma experiência marcada por diversos instantes instáveis em que se aprende a negociar uma temporalidade específica.

Isto é visível na escolha de pontos de carona onde as velocidades dos carros são reduzidas por sinaléticas, curvas e quebra-molas, garantindo um contato mais prolongado que, no limite, está marcada pelo desconforto da negação da carona, como citei no relato do colombiano tentando pegar carona antes de minha amiga passar. A lentidão do trânsito expande o momento de negociação e, naquele momento, exibiu estes possíveis constrangimentos. É necessário agir sobre o tempo, alargar ao máximo o instante de negociação para maior efetividade da prática num *presente* que requer *atenção*, em que o *passado* está vivo na *memória* de outras situações e vivências, e uma *espera* coloca repetidamente em cheque o *futuro* de nossa segurança e do trajeto.

A carona, neste sentido, remete à compreensão tripla do presente de Paul Ricouer (1983 p. 22-25) interessada na “extensão” do tempo e na “intenção” da atividade e prática que o preenche (Idem, p. 35). O argumento de Ricouer sobre como podemos pensar a ideia de “imaginação criadora”, através da relação entre o tempo e a narrativa, nos ajuda a aprofundar os elementos que constituem as contingencialidades da prática e seu processo de “aprendizado”.

O *olhar* é o sentido através do qual encontramos um primeiro caminho para compreender esta interação. Através dele se pede com mais ênfase, se aceita, se dá espaço pra fala, se demonstra atenção no caminho, ou se conota um risco. Isto fica evidente nas respostas do questionário que realizei em 2013 sobre quando as pessoas não davam caronas: "*tu olha e vê como é a pessoa*", "*dá pra ver a maldade*" ou "*já dá pra conhecer*". Demonstrem a importância deste primeiro contato e a imagem fugaz que a pessoa pegando carona está submetida, em que diversos estigmas e violências estruturais deslizam e ganham vazão misturados com o senso de preservação e segurança. O caráter indefinido e alusivo do sujeito nestas respostas indica que só a visão da pessoa dirigindo pode

identificar o risco. Ademir, quando questionado sobre este aspecto, disse que *"vê e tira pela imaginação se a pessoa é do bem"*.

Aí vemos como a compreensão do instante e da temporalidade específica da carona se entrelaçam com a capacidade imaginativa que pondera a cada situação. Esta figura na paisagem motiva as "florações" simbólicas que expressam a importância radical das imagens e do imaginário (Rocha, 1995) para pensar antropológicamente a prática de carona. Outras pessoas, com respostas mais objetivas sobre os motivos que as faziam não parar, apontavam para o fato de ser noite, haver muitos homens juntos, lugar que não tem acostamento ou ser impossível estacionar. O cenário preenche a imaginação.

Um jovem natural da ilha e filho de um casal de paulistas emigrado entre os anos 70 e 80, com quem realizei uma entrevista de vídeo na carona, disse que um amigo do seu pai teve o computador roubado pelo passageiro que ficou no banco de trás junto com sua mochila, por isso ele só dava caronas para pessoas sozinhas, assim podia observá-las. Outro motorista, após contar uma história de uma carona que dera a uma moça que "ficou só reclamando da vida" e o contaminou com sua tristeza, disse que não dava caronas quando a pessoa *"parece estar de mau-humor"*, sugerindo um refinamento e sutileza neste olhar que contingencia o ato de parar para dar carona. Há um apelo a memórias de experiências passadas ou narradas, servindo de projeção imaginativa de segurança ou bem-estar na interação. Poucas pessoas deram respostas remetendo ao estado de espírito da pessoa dirigindo como elemento condicionante. No único caso um rapaz contou que não dava quando estava de *"mau-humor"* ou não queria conversar. Isto explicita a tensão entre o externo e o interno como justificativa daquilo que contingencia o ato de parar. Na minha experiência dirigindo pela cidade, houveram momentos imerso numa interação mais intensa com alguém que me acompanhava em que acabei optando por não parar, ou mesmo porque quando via as pessoas pedindo carona já estava muito próximo.

Por não requerer uma filiação preestabelecida, *torna-se* participante da prática a partir das disposição de pegar ou de dar carona nas situações específicas. Por isto, a etnografia das caronas convida a uma espécie de antropologia das contingências, buscando mapear sentidos que servem para preencher as discontinuidades que cadenciam a prática. Se deslocar deste modo requer vontade e implicação para romper as continuidades da segurança do espaço privado e do fluxo de carros, não está pronto e garantido. É necessário ímpeto humano realizador, lidar com as incertezas e implicar a imaginação na repetida atenção dos instantes.

São diversas as formas com que o sentido da visão é "treinado" para as diferentes práticas. Para pegar um ônibus é importante localizar a parada, ver o mapa do trajeto para saber o ponto para

descer, a tabela de horários, o ônibus se aproximando, os códigos comunicação no interior do ônibus. Nossos olhos estão num constante trabalho, mas, diferente da carona em que a percepção visual é determinante na criação de um ritmo para a realização do caminho, no transporte público, a pessoa se adequa a um circuito e movimento já preestabelecido. A visão é mais relevante para confirmar uma sequência que já estava planejada ou atestar um atraso. Na carona, o futuro e a expectativa é, a cada instante, potência de realização, preenchendo a capacidade visual desse constante vir a se concretizar. Deste modo, esta percepção se torna mais ativa e rica pelo modo como acontecimentos localizados e contextuais fazem variar a efetivação do deslocamento.

A tendência do *visualismo* é influente, segundo Johnnes Fabian, no desenvolvimento da prática e conhecimentos científicos de forma geral, e, deste modo, recaindo na antropologia. Partindo das origens da arte da retórica, que previa uma espacialização da memória para a organização de discursos, e chegando ao empiricismo científico que deixa suas marcas na *observação participante* fundada por Malinowski, Fabian (1985) argumenta que o olhar foi alçado no projeto científico ao sentido mais compatível com o projeto de conhecimento objetivo em relação ao mundo, seja nas ciências naturais ou humanas. Nota também como a apresentação dos resultados na retórica científica de modo geral faz uso de instrumentos visuais como tabelas, mapas, diagramas e outros instrumentos que espacializam, mas podem tender a apagar o tempo vivido.

Não pretendo fazer um esmiuçamento de seu argumento, somente dar indícios de como o sentido da visão, por influência do projeto científico moderno, está atrelado com a produção do conhecimento antropológico, podendo mesmo servir como procedimento de distanciamento deste Outro, seja na metáfora de "coisificação" em fatos sociais (Fabian, 1985. p.139) ou pondo a cultura alheia como um texto a ser lido pelo pesquisador, como sugeriria uma tradição mais simbólica interpretativa (Idem, 152 – 159)²³. A visão neste sentido depura, classifica e ordena a realidade com calma e certa distância para uma compreensão mais clara.

Certamente muitas das críticas de Fabian foram aprofundadas na antropologia contemporânea estendendo os limites da "afetação" da presença das pessoas com quem pesquisamos para outros sentidos e percepções para além da visualidade (Goldman, 2003, Favret-Saada, 2005). Apontar uma tendência não é o mesmo que tornar determinante o caráter distanciador da visão, mas indica como o olhar tem um papel nas construções epistemológicas e nos modos de

23 Interessante seu comentário sobre tendência do visualismo no ensino do "método" na antropologia: "Porque essas recomendações [metodológicas] não apenas exageram (o visível); elas omitem as dimensões da experiência. Nenhuma provisão parece ser dada sobre a batida de tambores ou o barulho da música de bar que nos mantém acordados durante a noite; nenhuma provisão em relação ao gosto e à textura estranhas dos alimentos, ou os cheiros e o fedor. Como o método lida com as horas de espera, com a falta de jeito e as gafes decididas à confusão e aos maus momentos? Onde ele deposita as frustrações causadas pela desconfiança e intransigências? Onde ficam as alegrias das conversas vãs e da convivência? Com frequência, isso tudo é minimizado como o "lado humano" de nossa atividade científica" (Fabian, 1985. p. 132)

conhecer e viver no mundo.

Outra relação entre a visão e as formas de conhecer é trazida por John Law e Annemarie Mol (1994) em seu estudo sobre como a anemia é produzida, à semelhança do sangue, de forma fluida através diferentes “topologias do social” com formas específicas de espacialização e visualizações. Assim consideraram como a doença é produzida por diferentes arranjos: com macro dados que criam *regiões* de maior e menor incidência que incidem nas políticas de saúde e percepção da distribuição global; com as *redes* de tecnologias de diagnóstico nos diferentes contextos entre alguns países da África e da Holanda que interferiam na eficácia que os médicos percebiam as formas de diagnósticas. Segundo Mol e Law (1994), em suas experiências na África, os médicos narravam descrédito destas redes pela insuficiência de equipamentos e da má formação dos técnicos.

Além disto, o tempo curto para cada consulta e as dificuldades linguísticas afetavam a qualidade do atendimento no contexto africano. Assim, nesta limitação da rede de tecnologias para o diagnóstico, “o olhar clínico” (The clinical gaze) restava como maneira mais eficaz e precisa observando sinais e sintomas num conhecimento que se adquire somente na experiência prática. O diagnóstico clínico, diferente do laboratorial, não se estabiliza numa invariante, é sempre “questão de ouvir aqui e olhar ali” (p. Mol e Law, 1994. p. 657)²⁴ - varia em cada contexto como a carona. Se na Holanda a reclamação de cansaço e tontura dos pacientes são suficientes para iniciar o diagnóstico clínico e encaminhar o laboratorial, na África, as pessoas não reclamavam destas questões, mas, segundo os médicos, era óbvio que estavam esgotadas pela quantidade de trabalho que realizam e não valia a pena encaminhar um teste laboratorial (Idem, p. 658). A constatação de da fluidez da anemia enquanto objeto advém de como era produzida nestes diferentes locais e por diferentes articulações, mas sem negar a continuidade com que o “olhar clínico” era experienciado e aprendido entre a África e a Holanda. Simplesmente toma formas diferentes. A carona remete um pouco a esta construção de “objeto fluído” que muda de arranjos e formas de se engajar para sua produção.

3.2 A visão e os imaginários

Como sugeri comparando a construção do olhar nas diferentes formas de deslocamento, as predisposições dos olhares refletem um modo pelo qual o mundo é concebido pela atenção e foco sobre as situações. Trazer estes outros exemplos coloca como a visão desdobra formas de conhecer e agir no mundo, seja no ônibus, na ciência, no diagnóstico ou na pesquisa em contextos urbanos.

²⁴ “It's a matter of listening here and looking there” (Mol e Law, 1994. p. 657)

Fim da tarde, novembro de 2015. Estava pedindo carona para ir trabalhar num restaurante, como normalmente fazia nas sextas e nos sábados naquela época. O dia estava um pouco nublado, e eu pedia carona ao lado da parada de ônibus, apostando naquilo que conseguisse primeiro. Uma senhora num carro da Citroem bem novo para. Ia fazer um trajeto muito curto, mas aceitei considerando que mais à frente teria maiores chances de pegar carona com carros de outros fluxos do Campeche. Me apresentei e logo ela perguntou o que eu fazia, disse que era estudante de Ciências Sociais e naquele momento ia trabalhar como garçom num restaurante. Retruquei a pergunta e Vera contou que era psicóloga prisional em Porto Alegre e completou com empolgação: "mas sempre venho pra Florianópolis". Parecia adorar o lugar. Perguntei se ela costumava dar caronas, e ela disse "o clima de floripa contagia". "É verdade" respondi. Depois de uns segundos começou uma narração de quando estava vindo pra Floripa e deu carona para dois meninos na BR-101. "Quando eu vi de longe achei que fossem um casal pelo cabelo comprido, por isso parei". Fiquei interessado naquela história e o lugar que tinha de descer estava próximo. Perguntei a ela se correu tudo bem. "Ah, depois que vi os meninos senti que era tranquilo". Indiquei que precisava descer ali, pois ela iria dobrar na Av. Campeche e eu seguiria reto para Lagoa da Conceição, precisava atravessar o morro em direção à UDESC para chegar no restaurante que trabalhava. Desci enquanto nos cumprimentávamos. Desejei um boa estadia e "bom fim de tarde". "Pra você também", Vera respondeu enquanto eu fechava a porta.

Fui andando e mantendo o polegar e olhos atentos à passagem de carros até a outra parada onde costumava pegar

carona ou esperar o ônibus. Sem sorte durante o trajeto de duas quadras caminhando, avisto uma amiga pedindo carona no ponto e, no instante que me aproximo, desatento do fluxo e já em direção ao encontro com ela, um carro para pra ela. Vou atrás me aproximando da porta e escuto que o motorista ia para o Canto da Lagoa. Estava num Pálio vermelho. Ela vira pra mim e, ao mesmo tempo que nos cumprimentávamos, diz que não estava com pressa e esperaria uma direta para seu destino. Mas eu fui, apesar de não estar inscrito no acordo espontâneo inicial entre minha amiga e o motorista. Era uma boa parte do meu caminho, mas ainda precisaria de outra. Entro e o agradeço e ele só faz um aceno de cabeça mantendo os olhos na estrada. Se encosta com ombro na sua porta e faz um primeiro comentário: "carona pra homem é mais difícil, né". Respondi que até me virava bem. Ele então contou de uma vez que teve de caminhar do Porto da Lagoa até o Rio Tavares, uns 3 a 5 km, e que ninguém parou pra ele, estava voltando de uma festa à noite. Aquilo me dá a ligeira impressão de que se eu estivesse sozinho pedindo carona ele não pararia. Digo num tom conclusivo que "nesta hora era difícil mesmo" e já pergunto o nome dele e sobre sua história em relação à cidade, o que fazia, de onde era. Se apresentou com Lorival e aparentava ter entre 30 e 35 anos. Estava há um ano e meio na Ilha e era professor de Filosofia em duas escolas, uma particular e outra pública. Na sequência, me identifiquei como estudante de ciências sociais, tinha acabado de fazer estágio para ser professor também e estava escrevendo o trabalho de conclusão. Começamos a falar da docência. Disse que antes em São Paulo ganhava muito melhor como professor, mas que "o estilo de vida aqui vale a pena". Morava ali na metade do Canto da Lagoa, entre Porto e o centrinho da Lagoa da Conceição, onde me deixou. Depois de agradecer pela carona, ele me desejou boa sorte com o

trabalho final. Peguei rapidamente outra carona com uma estudante de Naturologia da Unisul, que ficava em outra cidade próxima no continente. Ela estava indo pra lá com um casal de amigos e me deixou na porta do trabalho.

O olhar na carona não é aquele lento, distante e organizador. É analista, porém fugaz e imerso. As pistas servem de indícios que projetam os contextos em se imagina segurança ou risco, uma boa conversa e companhia ou uma intrusão indesejável no espaço do carro. Como sugere a epígrafe deste capítulo, "antes da ação a imaginação trabalha" (Bachelard, p. 205), e este "trabalho" é definidor na hora de pegar ou dar caronas como nas caronas com Vera e Lorival, em que os jogos das figuras masculinas e femininas foram acionadas para preencher estes contextos de realização ou não da carona.

Na narrativa da carona na BR-101, é exatamente o engano inicial de imaginar um casal que fez com que Vera parasse para os dois meninos de cabelos compridos, sugerindo que se tivesse notado que eram ambos homens não teria parado. O *descortinamento* destes novos elementos com o contato mais próximo não impediu a carona, e este contexto, que no olhar inicial em alta velocidade projetava uma insegurança, passou e ser "tranquilo" depois de os ver de perto. Sua empolgação com a prática parece refletir também uma espécie de justificativa de ter parado pra mim pelo "contágio" com o clima florianopolitano. Trazer uma história de outra carona sugere também como o envolvimento com a prática num lugar específico pode deslizar para novas experiências entre a estrada e a "Ilha da Magia". É o ressoar do "clima" no olhar sobre as possibilidades em outras experiências. Não é somente prática de deslocamento, mas a prática se desloca junto com as pessoas²⁵.

A mudança de contextos com a aproximação do olhar na história de Vera expõe esta característica temporal do instante em que novidades vão brotando de um mundo que se apresenta como instável e emergente. Um paralelo com esta situação vivida por Vera e os dois rapazes pode ser pensado com o trabalho do olhar discutido no texto de Amade M'Charek (2010) sobre materialidade e identidades relacionais frágeis. A autor traz um relato autoetnográfico e uma reflexão que é interessante para pensar a relação entre campos simbólicos e as representações de gêneros articuladas através do olhar e do engano.

25 Isto me remete a um episódio quando viajava numa estrada pouco movimentada entre Florianópolis e Lajes. Estávamos eu e uma amiga num trecho só com mato e um bordel, onde o dono tinha nos deixado na frente vindo de um cidadezinha há 10 km. Havia muito sol, era janeiro. A estrada cheia de subidas e descidas fazia com que os carros passassem muito rápido e nos vissem muito em cima. Iamos desanimando quando um rapaz, estudante de medicina e indo pra Lajes para cumprir horas na sua residência hospitalar nos avista e para. Logo que entramos, nos conta que acabara de cruzar com uma senhora pedindo carona e não conseguiu parar. Ficou com aquilo na cabeça e daí quando nos avistou, parou. Novamente acaso, descortinamento de contextos e atenção do olhar são explícitos.

M'Charek (2010) narra uma situação em que recebeu um tapa na parte de trás cabeça ao ser confundida com um homem árabe no "black market" em Beverwijk, Amsterdan, local muito frequentado por estrangeiros do Oriente Médio e da Ásia. A autora conta que tinha acabado de cortar o cabelo curto e, ao passar caminhando com sua mãe no mercado, vestida com uma calça e bota, toma o tapa de uma moça loira holandesa que, antes de encarar o olhar da autora, acusa-a de ter apertado sua bunda. Porém, quando M'Charek se vira sem entender o que estava acontecendo e já esboçando uma expressão espanto, a holandesa percebe que se tratava de uma mulher e vai ficando confusa. Então, rapidamente, o namorado da holandesa intervem e se posiciona entre as duas evitando novas violências (M'Charek, 2010. p. 5-6).

Para o interesse desta dissertação, cabe salientar, seguindo a autora, a alternância de posições que ela ocupa durante esta curta confusão, e a relação destas posições com estereótipos, gênero, migrações e sentimentos de nacionalismo. Primeiro confundida com o um homem árabe imigrante, depois como uma mulher ao revelar sua face e, por fim, com a intervenção do namorado holandês, incorpora a identidade de uma mulher árabe, uma “Outra” “que normalmente é enquadrada como potencialmente perigosa e de difícil controle” (Idem, p.6 – tradução minha²⁶). Seu argumento central é sobre como o cabelo pode ser político, dependendo de condições específicas, visibilizando como as diferenças nas identidades não são fixas, prontas e demarcadas, mas que funcionam como *efeitos* nas relações. Como neste episódio de violência, a carona abre margens para impressões que enganam nossa previsão e exigem atenção às transformações nos enquadramentos identitários. Demanda sensibilidade não só pela localização dos participantes no campo social e simbólico com olhar imaginando contextos, mas para como durante o desenrolar dos encontros estas posições e efeitos entram em jogos relacionas de identidade

Gostaria de argumentar, inspirado na reflexão sobre o instante de Bachelard (2010), que estar se deslocando por caronas constitui uma situação que aprendemos com o ritmo de acontecimentos e novidades na produção de uma realidade que é contingente, num processo em que os atos são estimulados por projeções imaginativas. A reflexão se aplica também na carona com Lorival, que, tendo parado para minha amiga, acabou dando carona pra mim, explicitando esta dinamicidade da negociação visual e fugaz da carona. Ele imaginava que daria carona a uma mulher e acabou com um homem, e o seu comentário sobre a “maior dificuldade para homens” sugere que esta projeção foi algo estabelecido por ele, afinal foi digno de ser trazido à tona na nossa conversa na primeira situação.

Isto é algo que marca a convivência fugaz da carona, trazemos certas coisas e outras não para

26 Retirado do trecho “Confronted with the heavily built Dutch man, she became a representative of a people. A people that is often typecast as potentially dangerous and difficult to control. The woman was thus enacted as the Arab woman, the Other” (M'Charek, 2010. p.6)

interação. Pelo fato de ser curta neste contexto de trajetos urbanos cotidianos, a escolha dos elementos que as pessoas fazem emergir indica pistas sobre as contingências que as fizeram parar. Pela minha experiência, a mesma situação com outros homens dando carona, talvez mais habituados com o sentido utilitário do simples deslocamento pegando também ou dando caronas, esta transformatividade de contexto não fosse algo a ser notado e trazido à conversa. A narrativa de estar voltando à noite para casa sem sucesso com a carona sugere uma espécie de justificativa. Não pretendo afirmar que Lorival ficou frustrado com o fato de minha amiga não ter ido, mas que sua expectativa e acordo era com outra pessoa – uma mulher – fora sim frustrada. Afinal, eu nem estava pedindo. Interessa-me somente registrar que a mudança de contexto foi primeiro assunto a ser levantado na carona, mesmo antes de nos apresentarmos.

Sem levar mais adiante interpretações sobre motivações e sentidos para que não atinjam a mera especulação, estas caronas colocam como a evidência de que ser homem ou ser mulher afeta a realização da prática a partir do momento em que lidamos com as projeções e representações das pessoas sobre os gêneros, preenchendo as discontinuidades dos instantes de modos distintos. Assim, as narrativas parecem falar sobre a “instauração do tempo humano” (Ricoeur, 1983 p. 16) na domesticação das dinâmicas específicas de carona.

A dificuldade que Lorival comenta sobre ser homem e pegar carona é confirmada pela atitude de Vera com seu cuidado em não parar, a princípio, para dois homens. Ambos concordam e se alinham com uma percepção mais generalizada do potencial *perigo* que os homens representam na hora pegar e dar carona, sendo visto então como mais *difícil* e *seguro*, já as mulheres são projetadas pelo *menor risco* presumido, havendo uma *facilidade* e *insegurança*.

Esta relação é, sem dúvida, bastante comum e espontânea. Fundamenta-se na construção de corpos e de identidades marcados pelas diferentes representações dos gêneros nas sociedades e os efeitos materiais que acompanham. Esta reflexão, retirada do papel do instante do olhar em relação às representações de homem e mulher na prática de caronas, retoma a questão da linguagem alusiva com que a pergunta sobre “quando não dar caronas” trouxe: “*tu olha e vê como é a pessoa*”, “*dá pra ver a maldade*” ou “*dá tirar pela imaginação*”. Todas expressões carregam a ambivalência de, ao mesmo tempo, assinalarem o cuidado com a segurança do espaço privado e com a aprendizagem das dinâmicas da prática, e, por outro lado, serem potenciais veículos de preconceitos espontâneos nos imaginários sociais que servem de suporte e gatilho para projetarmos o contexto da carona num instante.

O que me parece interessante nestas caronas é como a percepção inicial frustrada não inviabilizou os deslocamentos. Ou seja, Lorival pôde desfrutar de uma conversa para além do assunto

inicial sobre a dificuldade de homens, até me desejou bom trabalho na nossa despedida após a troca em termos profissionais e de formação. Vera repensou o contexto vendo os dois meninos de perto, seria tranquilo. Ora, o erro ou o engano no instante do olhar também viabilizam a carona, e explicita o caráter impreciso e descortinador da visão durante a prática, sugerindo um modo de se alinhar com a rítmica temporal específica da carona. Agora gostaria de nos levar numa nova carona que aprofunda a construção da aprendizagem através deste enfoque para as questões abertas a respeito de gênero.

3.3 Aprendizado da carona entre o pragmático e o idealista

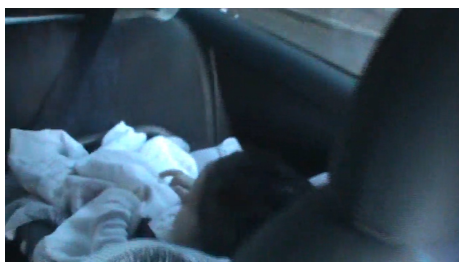
Explorar os diferentes processos de relação com a prática através das posições de homem e mulher exibiu como estas perspectivas são visibilizadas e visibilizam de modo diversos as situações de pegar e dar carona. Na carona, as perspectivas dificilmente podem ser vistas como neutras, quem se é sempre indica os limites e potências do engajamento. Estas condições são de cada um e até aparecem com facilidade quando direcionamos focando diretamente na carona como tema da conversa. Isto deixa os “instantes” e a temporalidade específica do deslocamento menos aberta a acasos e acontecimentos na medida em que fica demarcado desde o início do encontro que estou fazendo uma pesquisa. Este contexto mais direcionado sobressai ao caráter mais opaco da relativa normalidade da carona no dia a dia, como mencionei no primeiro capítulo.

A próxima carona é fruto de uma série gravações que realizei em 2013 e 2014 enquanto pegava caronas no cotidiano, de modo que mantenho as falas originais na íntegra e não somente frases soltas que pude anotar depois no caderno de campo como nas anteriores. O relato se torna então menos “mediado” pelas minhas anotações. As imagens foram autorizadas por eles. Tomei a liberdade de alterar algumas expressões na escrita para fluidez do texto. Durante estas gravações, mantive a câmera na mochila e pedia carona normal. Depois das apresentações, perguntava se poderia ligá-la para fins pesquisa. Ricardo estava dirigindo e Laura com filha deles no colo. Eu fui no banco da frente.

Câmera ligada..

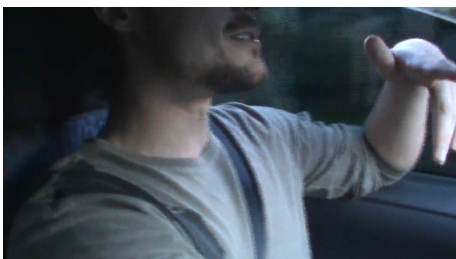


“bom, boa tarde, fala a voz invisível seguido de duas respostas quase sincrônicas de boa tarde. eu queria primeiro pedir se vocês pudessem se apresentar, falar um pouco de cada um, da história de vida e... o que os trouxe para floripa, de onde vocês são, assim. m pouco da história de vida. meu nome é Ricardo,



sou do espírito santo. esse é o theo, nosso filhote, e essa é a

Laura, que vai se apresentar melhor. eu sou de minas... minas gerais, completou ricardo. eu sou designer, vim pra cá aprender marcenaria, disse com uma leve e tranquila risada, pro sul do país. aí acabei caindo em florianópolis, que apesar de não ser um polo moveleiro, foi onde eu fiquei. a gente se conheceu aqui, teve um filho aqui. criamos raízes... é bom! finaliza. legal, se pronuncia a voz atrás da câmera direcionado o foco pro banco de trás. eu vim pra cá fazer faculdade de naturologia. já faz... vai fazê sete anos que eu tô aqui, me formei tem um ano. era aqui ou são paulo, disse esboçando um sorriso leve e um pouco mais tranquilo e lento que de ricardo. preferi vir pra cá. legal, torna a repetir a voz sem presença. com a câmera se voltando para o motorista, e quanto tempo você está aqui? eu vim pra cá em dezembro, faz um ano e meio mais ou menos. legal, insiste a voz. e tô nessa... tamo na lagoa, diz ricardo com a expressão contente pra câmera e pondo um tom conclusivo que pede mais perguntas. vocês estão gostando? vocês estão morando onde aqui? e como é mais ou menos o dia-a-dia de vocês, assim? o que vezes fazem aqui? eu moro ali no porto da lagoa, começa laura depois da metralhadora inquisitiva do pesquisador. é. quando cheguei morava ali. saí um tempo, mas acabei voltando. ah, eu sempre fico lá. tento morar em outros lugares, mas me acostumei ali com a região, eu me sinto em casa né. conheço todo mundo que passa ali, que convive ali... eu moro ali no centrinho da lagoa da conceição, mas estou mudando pro rio tavares. onde eu te peguei ali, diz olhando de relance pra pessoa atrás da câmera, vou morar do lado. não quero sair da lagoa, é um lugar que tem uma energia muito boa. acho que junta gente muito bacana... eu gosto até dessa questão que você falou da carona, se referindo aos objetivos do pesquisador de estudar as relações que eram construídas na carona e das pessoas com a cidade – mencionado antes de ligar a câmera. o pessoal dali tem



uma... aqui essa região toda da lagoa, referindo-se aos bairros ao redor; tem um..., vai buscando as palavras ricardo. juntou muita gente, mesmo que gente de fora, com esse mesmo pensamento, assim, de.. de coexistir; de cooperar; encontra ricardo. então sair dessa região eu acho é meio difícil, conclui. a lagoa ainda tem essa saída. eu acho saudável isso, sabe, de tentar ajudar o outro, de tentar cooperar com outro. acho bem bacana. traz essa.. acho que esse é o conceito que traz pra mim da lagoa. pra mim também, começa laura logo seguida de ricardo. e tu tem alguma relação, assim, com carona nesse teu tempo em florianópolis, fala o entrevistador como quem quer encerrar um adendo. então, eu cheguei e via que era muito comum pega carona. quando eu comecei eu tinha medo, só que aos poucos comecei a precisar. quando você depende do transporte público, acaba precisando da carona. aí eu perdi o medo, peguei algumas caronas já. mas tem um tempo, completa laura. depois tive carro um tempo, aí eu dava carona, diz com um riso satisfeito. e agora tem o pai do meu filho, daí ele dá carona pra gente. poh, que legal, insiste na palavra novamente a voz mantendo o foco em laura. mas é muito legal esse esquema, assim. a gente conhece muita gente, é um hábito né, então não tem... as pessoas que dão carona são pessoas que já tão habituada a dar caronas, assim... pessoas que conhecem, é tranquilo, diz dando uma levantada de ombro e olhando pro lado na direção da janela. Acho que é uma forma segura. acho que tem que ter; começa ricardo coçando a garganta e com olhar pensativo após um instante de silêncio. a gente tá voltando um pouquinho à questão de sair dessa individualidade absurda e começar a praticar o... ver o... né. quem vem de fora, eu venho do espírito santo, no espírito santo não existe essa cultura de carona, principalmente pela associação das pessoas a um, um... vitória, capital do espírito santo, é uma cidade muito violenta então não tem isso, essa coisa de dar carona, compartilhar, eles



Ilustração 19: Frames de vídeo realizado pelo autor, 2013.

são muito individualistas. aqui eu vejo principalmente das pessoas que vêm pra cá, não necessariamente das pessoas que são daqui, isso aí. o que eu percebi é que as pessoas que vem pra cá aceita essa coisa de dar carona, de respeitar, de confiar, diz dando uma olhada tranquila para a câmera, que é muito importante né. você é um dos exemplos: dar carona é uma questão de confiança, então. se você tá confiando, você tá dando carona e isso tá funcionando, significa que aquela né, que aquilo ali tá funcionando, porque a população está se respeitando e se entendendo, e tá vendo que. .. principalmente que a gente não consegue depender somente do transporte público. então por que não cooperar e ceder espaço e evitar que... ceder espaço pra que mais pessoas consigam se locomover com qualidade. e eu acredito que vai gerar no futuro uma eficiência mais autônoma, dependendo menos do sistema público. se crescer né, ou quando. se a gente for dependendo menos disso a gente vai acabar vendo que a gente não está amarrado só neles, né. que a gente depende deles, que a gente tem que cobrar deles, mas que a gente pode... tem formas alternativas de você se locomover. de você criar essa, essa.. essa interação assim, conclui com um sorriso e olhar buscando a câmera. acho que é isso. poh, muito bom, diz A voz parecendo empolgada e virando câmera para lura. você quer falar mais alguma coisa, lura? oi..? risos. ah, não, valeu.

O vídeo permite uma “presentificação” maior da situação, captando nuances da fala e da expressão, mas, como sugeri anteriormente, apaga um pouco do caráter opaco que reveste a prática de carona na cidade de Florianópolis. Se a situação da carona em si necessariamente já pressiona uma interação mínima, contando algo de si, comentando notícias do dia, o clima, perguntando do outro e etc, a câmera coloca outras rédeas da situação. Em grande medida, coloca na mão do pesquisador. Ainda mais com o curto espaço de tempo, se torna um interação bastante dirigida com perguntas. Quando transcrevi esta carona, percebi que continha alguns relevos interessantes sobre variações em termos de representações e aprendizados da prática de carona nas diferentes posicionalidades de

homem e mulher, apesar da minha inexperiência realizando entrevistas que não me permitiram guiar a conversa para outros assuntos como quando não dar carona, narrar alguma experiência ou algo que contribuísse nesta direção.

Ambos são parte das estatísticas de emigrados para Florianópolis que já mencionei antes: vindos para estudar, trabalhar e encontrar um bom lugar para morar. No conjunto de suas colocações nos trazem o tropo político da carona que se entrelaça como um tipo de ocupação e espacialização, principalmente associado à Lagoa da Conceição e ao Porto da Lagoa, onde Laura mora. É digno de nota, porém, como as construções narrativas cruzam estes problemas de formas diferentes. Ricardo, depois de narrar sua chegada na cidade na busca de experiência com marcenaria, seguido do deslumbre com este lugar apaixonante, coloca, num primeiro momento, a prática numa chave de cooperação, solidariedade e ajuda às outras pessoas, elementos no quais a região da Lagoa seria representativa pelas *“pessoas que se juntaram ali, mesmo sendo de fora”*. Como a condição de possibilidade de um tipo de altruísmo.

Laura narra sua aproximação com a carona de modo mais experiencial, tocando no reconhecimento da normalidade na paisagem da cidade, o medo inicial e a superação dele com a necessidade surgida pela ineficiência do transporte. *“quando você depende do transporte público, acaba precisando da carona. aí eu perdi o medo”*. Mantendo o foco nos riscos, ela continua ponderando que, pelo fato de ser um *“hábito”* das pessoas, seria *“tranquilo”*, sabe-se como o esquema funciona. *“Acho que é uma forma segura”*. Por isso, quando teve carro, também dava caronas. Sua narrativa faz uma aproximação, apesar de mais curta, bastante pragmática da experiência que se alinha com o fato de estar habituada a morar no Porto da Lagoa, conhece tudo mundo lá.

Ricardo, dando continuidade a conversa e parecendo seguir um pouco a linha lançada por Laura, alça a relação da carona com o mundo a um nível crítico acima do que tinha tomado antes, chamando atenção sobre como o individualismo e a violência impossibilitam a sua existência em Vitória, capital do Espírito Santo, de onde viera. Ao desembocar no caso de Florianópolis, reafirma a existência deste espírito de cooperação que, às vezes, faltam palavras para definir, mas que ajudam a perceber *“principalmente que a gente não consegue depender somente do transporte público”*, indicando uma certa potência contestação política somada à semente de uma espécie de nova mentalidade que as pessoas daquela região, e o nosso encontro, seriam parte. Este olhar sobre uma espécie de resistência à tendência de isolamento nas cidades remete para o argumento levantado por Laviolette de a carona ser algo que ao mesmo tempo está dentro e fora da sociedade (2012, p. 20). Ao mesmo tempo que pode ser crítica com as estruturas estabelecidas pelo tipo de vínculo construído e fazer parte da *“cultura do carro”*, do processo produtivo geral na sociedade, de violências estruturais.

Assim, é uma gama de sentidos que se reproduz naquela situação.

Pelas experiências que tive, devo admitir que poucas pessoas justificam sua relação com a carona por este caráter intencional, consciente e marcado politicamente em Florianópolis, como uma aderência mais totalizante a um estilo de vida que é complementado pela carona que lembra Antônio, o menino de dreads loiro muito empolgado pelas duas primeiras semanas só se deslocando com caronas. É certamente uma perspectiva mais normal entre aqueles que fazem longas jornadas em estradas. O que mais se sobressai nas justificativas é a dificuldade com os transportes e a facilidade ao pegar carona na cidade.

Gostaria de argumentar que Ricardo e Laura nos ilustram, em suas narrativas sobre caronas, um dilema central para pensar a viabilidade da carona como prática auto-organizada pelos participantes entre a resistência intencional, que coloca um *idealismo*, e os efeitos *pragmáticos* e materiais de se propor a deslocar desta forma. Guardada as diferenças entre exercício de ativismo político na forma de realizar “a política”, pois a carona se trata de algo também utilitário e banal que é o deslocamento, a etnografia de ação direta de David Graeber (2009) sobre sua participação em diferentes organizações e manifestações apresenta como a busca de criação de novo mundo, pleiteada por organizações autonomistas, tensiona a prática do ativismo com a aproximação que estes grupos tem com classes e grupos que estruturalmente sofrem mais violência. A questão é que na medida que nos propormos à aproximação com outras realidades, a gestação de um novo mundo ideal se vê abalado, seja do vegetarianismo, a negação à mídia hegemônica ou percepções sobre sexualidade e gênero.

Nesse sentido, a narrativa de Ricardo poderia figurar neste lugar em que a carona surge como *ideal* gestado por uma certa comunidade, contrapondo-se à tendência ao individualismo e à violência da vida urbana com associações identitárias que transcendem o particular, como sugeriu com a comparação com Vitória. Já Laura coloca o outro ponto de vista. Antes de tudo, está atenta às possíveis violências, *duras e pragmáticas*, nas quais, a meu ver, se projetam no horizonte de construção de qualquer associação com práticas mais “autônomas”. Remete à insegurança da posição feminina num imaginário mais amplo sobre carona ao dizer que tinha medo no começo, como explorado nas caronas anteriores. Fala de sua enraizamento no Porto da Lagoa, há 6 anos já. Pode-se pensar, em relação às falas de Ricardo, que coloca freios sobre a segura posição de quem percebe antes o idealismo de resistências em relação à gestão infraestrutural e política mais ampla que são tensionadas pela prática de carona.

Com esta reflexão não pretendo mais que conduzir à compreensão da radicalidade com que a posição de cada um marca relações diversas com prática, não havendo, portanto, um mesmo processo de significação e efeitos materiais das pessoas que pegam ou dão caronas. O conhecimento durante a

carona, sempre envolve um presente aberto, sendo assim sempre localizado, como indicaria Donna Haraway (1995) em sua crítica feminista à objetividade científica pretensamente imparcial e sem posicionalidade. Faz contraponto à construção do conhecimento científico que estaria numa continuidade com colonialismo, militarismo, supremacia masculina, ciência e tecnologias pela tendência de realizar o “truque mítico de deus” (Haraway, 1995. p. 18, 20) com uma pretensa capacidade “visual” de ler, esmiuçar e cobrir a realidade des-corporificadamente.

A autora tece um projeto epistemológico com “gume feminista” (Idem, p. 37) que chama atenção para a posicionalidade e a parcialidade de qualquer conhecimento. Neste sentido, tanto seu argumento sobre o mundo e os “objetos” não estarem parados e estanques – agentes na significação e no estabelecimento de qualquer conhecimento – se articula com a dinamicidade da temporalidade do instante, do acontecimento e do descortinar dos contextos na prática que estou argumentando, quanto sua sensibilidade para o papel da “corporificação como prótese significativa” (Ibidem, 23-24), atentando à “extensão com o mundo” com qual se dá sentido à experiência. Convida a aprofundar este debate de como as diferenças radicais das posições feminina e masculina interagem e surgem na carona.

Se Ricardo nos direciona para a percepção da carona mais geral e totalizante como um projeto de resistência frente às tendências da sociedade que circularia naquela região particular, Laura nos chama atenção mais enfaticamente com seu relato para *sua* posicionalidade de encarar o medo e a necessidade pela insuficiência do transporte. Suas falas colocam paradoxos da gestão de projetos críticos em que a visão e o imaginário convidam a refletir sobre o caráter inclusivos ou exclusivos, fechando ou abrindo para Outras e Outros. Se a carona enquanto um prática se encontra uma noção de “espaço compreendido pela imaginação”, deste modo “não pode ficar sendo o espaço indiferente abandonado à medida e reflexão do geômetra. É vivido. E é vivido não em sua positividade, mas com todas as parcialidades da imaginação.” (Bachelard 1978. p. 196)

A carona com Ricardo e Laura levou a encontrar estas reflexões no caminho, mas não permitem definir com absolutismos que homens e mulheres “aprendem” a pegar caronas de maneiras idealista e pragmática respectivamente. Trazem sim relevos de como a prática de carona se imbrica em risco, segurança, gênero e política, numa reflexão em que tais termos são momentaneamente úteis à compreensão do encontro captado pelo encontro do pesquisador. Não acredito que minhas interpretações coincidam com as das pessoas que encontrei e acompanham neste percurso. A carona é convidativa para formas de habitação diversas e desloca cada um de forma também diversa. Assim, os conceitos como o de idealismo e o de pragmático servem mais como metáforas produtivas para dar conta de expressar minha própria parcialidade, do que buscam se sustentar como referente fixo para

entender ou definir prática. Como sugere Haraway, estes termos auxiliam a pensar num conhecimento pela “objetividade corporificada” que esteja mais “afinado à ressonância, não a dicotomias” (Haraway, 1995. p. 24).

São as ressonâncias *entre* olhar, risco, segurança e gênero nas caronas que permitiram estas elaborações. Gostaria de lembrar, como nas caronas de Vera e Lorival, estes elementos sempre estão vibrando e projetando contextos pela imaginação criadora através da qual se contingencia dar ou não dar, pegar ou não pegar, mas não são determinantes e causais entre homens e mulheres, idealismos e pragmatismo. Afinal, o engano também é produtivo.

A diferença na escrita do relato da carona de Ricardo e Laura objetiva um efeito sobre a minha posicionalidade ao tentar uma espécie de alegoria da própria situação de pesquisa. O vídeo permite tornar o relato mais vívido em expressões trazendo, sorrisos, entonações e uma riqueza de detalhes que explorei pouco, minhas próprias intervenções e direcionamentos. Por isso, manter o estilo de escrita que faz poucas distinções de narradores traz o relevo “chapado” da realidade na qual, ao pesquisar, é precisar pinçar certos elementos em detrimento de outros para sustentar alguma argumentação. Neste sentido, as “repreensões” que ironicamente fui trazendo sobre mim tentaram evidenciar a “fabricação” de qualquer conhecimento e a autocrítica implicadas no compromisso com a parcialidade.

Antes de finalizar esta ideia, gostaria de apagar a possibilidade de uma interpretação dualista entre a carona ser de fato vivida entre o idealismo e o pragmatismo levando quem estiver acompanhando esta leitura em mais um passeio. Acima de tudo, a prática tem um papel prioritariamente utilitário e plano: o deslocamento. Por se tratar de um contexto cotidiano, há um processo de naturalização que permite nos mantermos calados ou interagindo pouco em algumas caronas, como já illustrei.

Era meio da tarde de setembro de 2015. Estava pedindo uma carona curta de 3 ou 4 km para fazer uma visita. Estava ao lado de uma parada e um quebra-molas. Entre os primeiros carros que passavam, uma caminhonete pequena de dois lugares dirigida por um homem falando ao celular e aparentando ter de 30 a 40 anos atende meu pedido parando logo na minha frente. Vou entrando no carro e, mantendo a conversa ao telefone, ele só me dirige o olhar e acena pra entrar. O porta-lua estava aberto e continha uma boa

quantidade papéis. Ele falava sobre alguma construção e materiais necessários pra entrega, madeiras, fios, espelhos de tomadas. Parecia estar repassando com alguém o que iria comprar. Me distraio olhando pra fora, as bicicletas passando, banca do chaveiro, um bar que parece improvisado numa casa na beira da via. Ele afasta um pouco o celular do rosto, olha na minha direção enquanto nos aproximávamos de um quebra-mola e fala: “tu avisa quando quiser descer”. Demonstro assentir com a cabeça e sinal afirmativo com as mãos (igual ao de pegar carona, por sinal). Já estava próximo. Digo baixinho “quando quiser parar, pra mim tá ótimo”. Ele balança a cabeça e encostada o carro mantendo a conversação ao telefone. Agradeço com um sorriso e desço.

Gostaria de argumentar que a maior potência do “idealismo” talvez se encontre na convivência integrada da carona exatamente através da opacidade e da utilidade mais “pragmática” sobre o deslocamento diário. Neste carona relatada acima, o motorista se permite vivenciar os instantes de cooperação para a “mobilidade” sem demandar nada além do necessário, tonando-o mais “pragmático” possível ao demonstrar uma naturalização com a prática. Deste modo, estes polos que busquei traçar nesta reflexão sobre a aprendizagem da carona surgem como ferramentas conceituais fugazes que são opostas somente neste nível, analítico e reflexivo. As realidades não apresentam estes contornos, mas dar contornos a certas oposições certamente é “bom para pensar”, como diria algum professor de antropologia numa aula sobre Levi-Strauss.

Capítulo IV

Crônicas do fim ou do eterno recomeçar?

“Perguntou-se, em seguida, por que tinha sido sempre tão importante, para os tuareg, aquela lei não escrita da hospitalidade, lei que antepunha todas as outras leis, inclusive as corânicas. Então tentou imaginar como seria o deserto se o viajante não tivesse a absoluta segurança de que, aonde quer que chegasse, seria bem recebido, ajudado e respeitado” (Alberto Velasquez-Figueroa, Tuareg, 2014 [1980], p. 47)

A carona convive nas ruas da cidade de Florianópolis com os ônibus. Vários pontos em que pessoas podem estão próximos a paradas de ônibus, tornando-se, muitas vezes, uma escolha entre o que vier primeiro. Como busquei explorar no segundo capítulo, o desenvolvimento de uma infraestrutura da cidade em formato de “espinha de peixe” – com diferentes ilhas urbanas conectadas por vias principais concentrando e restringindo o fluxo – é tanto condição de possibilidade da carona, quanto uma problemática na mobilidade cotidiana pra gestão estatal. Assim, sugeri que os descompassos entre as localidades no processo de desenvolvimento têm implicação na carona, não somente por aquilo que é construído em termos infraestruturais, mas pelo que é também preservado nos continuum de natureza de morros, lagoas, dunas e praias que compõe a paisagem, entrelaçando-se com o cotidiano de estilos de vida e projetos diversos para cidade. Assim, a carona em Florianópolis direciona a compreensão de como uma estética na cidade permite certas éticas de relações.

Este lento e descompassado ritmo crescimento urbano por englobamentos de localidades assinala também o processo de intervenção estatal e expansão da governamentalidade (Foucault, 2012), se refletindo nas diferenças que é evidente entre Norte, mais planejado, e o Sul, espontâneo. Certamente, esta oposição é bastante “governo-centrada”, sugerindo de um lado um processo de planificação urbana e, de outro, a construção do espaço mais “auto-organizado”.

Sem dúvida, o modelo modernista de urbanização com suas capilaridades, zoneamentos e esquadrinhamentos de vias é formalmente incompatível com a prática de carona. James Scoot (1998), aprofundando a provocação foucaultiana de pensar o desenvolvimento das formas de governo modernas articulada com o surgimento e instrumentalização de certos saberes. Discute em sua obra “Vendo como um Estado” (“Seeing like a State”, 1998) a acensão de especialistas e técnicos que, se

baseando no conhecimento científico, proporcionaram ao Estado a capacidade de “leitura” do mundo que lhe fosse útil para maximizar a produção econômica e o seu fluxo. Se as origens deste processo são apontadas por Scoot num intenção bastante rasa com mapas e estatísticas para controle populacional, zoneamentos e gestão de florestas artificiais para maior controle sobre a produção e recolhimento de impostos, isto desemboca nas atividades de arquitetos, sanitaristas e gestores de forma geral. Estes se empenharam em fazer do conhecimento científico útil para funções de governo sobre as condições de vida, desde a higiene e costumes morais, aos grandes projetos infraestruturais. Esta classe de “engenheiros da sociedade” caracterizados por Scoot pelo “alto modernismo”, renovaram o esforço estatal por “legibilidade” com mapas e processos de simplificação da complexa realidade, auxiliando também na separação entre a política e outros domínios entendidos com estritamente técnicos como parte do governo. A “política de mobilidade”, em grande medida, é tida pela naturalização enquanto um domínio técnico. Redução e separação “necessária” ao tipo de domínio do Estado moderno.

4.1 - Mapa do estado/Rastro da carona

A urbanização de Florianópolis certamente não segue este desenvolvimento paulatino dos instrumentos e conhecimentos descrito por Scoot na história do surgimento do estado moderno europeu. Como os autores discutindo Florianópolis indicam, gestores e planejadores urbanos projetaram por muito tempo uma cidade que não se realizara, visível com o plano de densificação urbana do Campeche previsto desde os anos 60, mas que, até os 90, não apresenta intensificações abruptas da ocupação. Duas questões dignas de notas à luz destas ideias.

Partindo de visões parciais e simplificadas do mundo, os “projetos de desenvolvimento” deixam efeitos também em suas falhas, naquilo que não se atinge dentro do planejado (Ferguson, 1994). Neste sentido, podemos pensar que o descompasso entre o “projeto” e o “consolidado” mantiveram uma dinâmica mais lenta de urbanização e transformação populacional no Sul e no Leste, sugerindo como a carona é parte do efeito desta “falha” do planejado. Talvez esta hipótese indique com mais definição o lugar da prática frente à noção de uma política de Estado da mobilidade.

Outro aspecto é como a maior velocidade no Norte da Ilha expressa a continuidade existente entre poder público e privado no exercício da governamentalidade (Mitchell, 1999) com os investimentos com turismo e habitação. O que me parece interessante nesta reflexão pensando o Estado como diluído nas relações e num constante refazer-se de fronteiras entre público e privado (Sharma & Gupta, 2006), nos saberes (Mitchell, 1999), na burocracia (Gupta, 2012; Herzfeld, 1992) e nas infraestruturas (Dakaglou & Havrvey, 2012), é como não se trata de simplesmente uma expansão viária e urbana, mas sim o processo de tornar “legível” que cria efeitos nas dinâmicas de locais, e se

torna, acima de tudo, parte da subjetivação das pessoas e dos imaginários. É nesta linha argumentativa que proponho pensar os próximos relatos.

Era uma terça-feira chuvosa de 2013, começo de tarde. Pedia carona no último ponto de ônibus da Av. Pequeno Príncipe antes da praia. Apontava na direção que levava à rodovia geral pra sair do Sul. Precisava ir ao centro, mais difícil de chegar de carona, mas os trabalhadores do transporte coletivo estavam em greve e não tinha escolha. Me posicionei próximo à parada pra me proteger de uma eventual chuva. Havia um quebra-mola na minha frente que permitia um contato mais longo no cruzamento de olhares. A chuva começou a intensificar e um senhor sozinho numa pequena caminhonete com dois lugares atendeu meu apelo e parou. Me aproximei e lhe disse meu destino. Disse de maneira direta que não iria ao centro, mas até parte do meu caminho. Entro e agradeço a sua disposição, recebendo apenas um aceno leve como resposta. Parecia estar trabalhando pelos papéis e notas no painel do carro, um contexto bastante parecido com a carona do relato anterior; salvo por aparentar um pouco mais velho que o motorista ao telefone. Ele mantém o olhar na estrada. Estava iniciando minha primeira fase de pesquisa e, logo que arrancamos, começo a perguntar de onde era, se estava rodando a trabalho, em qual região morava. Com respostas diretas, ele contou que era “nativo” da Ilha e trabalhava numa ferragem, morava ali mesmo no Campeche, bairro onde estávamos. Ficamos um tempo em silêncio e, para quebrar o gelo, reafirmei meu agradecimento pela dificuldade de locomoção naquele dia com a greve do transporte. Ele assentiu e, depois de uma pausa em que achei que se instauraria um silêncio, disse: "assim fica muito difícil mesmo". Ele relata que já não dava muitas caronas pois a cidade tinha mudado demais, porém "ainda se pode fazer isto", pelo menos numa situação como aquela. Mantendo os

olhos no caminho, ele não demonstrava muita excepcionalidade na situação ou muito interesse sobre quem eu era e para onde estava indo. Talvez fosse óbvio pra ele eu ser estudante de fora, personagem típico da ilha. Não falamos mais nada. Ao fim da carona, me deixa em frente a um supermercado a mais ou menos 6 km de onde tínhamos partido.

A carona para o senhor era somente possibilidade na falha da infraestrutura de mobilidade, e seu tom áspero e distante foi bastante ilustrativo disto durante o percurso. Posicionalidade específica que podemos pensar facilmente a partir de sua vivência da urbanização e da diversificação populacional de Florianópolis como nativo, ainda mais sendo morador da planície do Campeche no Sul da ilha nas últimas décadas. Neste sentido, contingenciar a carona à falta de transporte aponta uma ênfase utilitária.

Próximo ao motorista ao telefone, se trata, acima de qualquer coisa, de ir de um lugar ao outro. Só que, neste caso, a falta de ônibus como justificativa aproxima a carona de uma brecha da demanda do interesse público sobre a “mobilidade urbana”. Sua postura e posição declarada indica não só sua opinião que pode ser deduzida da transformação do espaço que experienciara, mas como o correto em termos de locomoção seria o ônibus. A carona “ainda” cabe com a greve, deixando implícito que num futuro próximo não será viável de nenhuma maneira. É a sua aderência à lógica de como a “mobilidade” pode ou deve ser realizada, de quando cabe a carona, que, a meu ver, podemos vislumbrar o potencial político da carona surge: na brecha do Estado, onde falha e não chega com sua capacidade de tornar “legível”, antecipando dando certezas e garantias a certas ações dos habitantes das cidades.

Em grande medida, esta forma de contingenciar a carona remete novamente à carona transcrita do vídeo. O senhor coloca a prática numa chave de compreensão que ressoa na fala de Laura sobre ser impossível “*depende somente do transporte público*” em Florianópolis. Nesta situação, era imponderável o fato de não poder depender do transporte. Assim, o relato deste senhor permite colocar a prática dentro de um campo de significados que tensiona com o tipo de mobilidade e interações convencionalmente estabelecidas na cidade. Mesmo sem dar ênfase na politização de um discurso idealista de resistência, se aproxima da noção de que é no limite das infraestruturas do Estado que surge a possibilidade. É possível aprofundar esta reflexão atentando ao PLAMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (2015).

Este estudo e relatório foi realizado pelo Estado de Santa Catarina através da contratação de uma empresa, a Logit Engenharia Consultiva, com apoio do BNDES. Articulando-se com a forma- espaço que discuti em relação à cidade, entre as “principais conclusões do diagnóstico de mobilidade, destacam-se a elevada utilização do transporte individual motorizado (carros e motocicletas), a baixa efetividade do transporte coletivo e o alto grau de saturação das principais vias, concentrada nos horários de pico (manhã e tarde)” (Plamus, 2015. p. 27). Em termos mais político-organizacionais da mobilidade na cidade, apontam a ineficiência dos diferentes órgãos de gestão na região metropolitana, pois estaria “feita de modo unilateral, sem diretrizes gerais e comuns, criando uma estrutura organizacional complexa e descentralizada, que pode inviabilizar a gestão integrada dos aspectos de interesse comum da região metropolitana.” (Idem, p. 34). Ao longo do relatório, discutem quantidades viagens diárias e principais trajetos saturados, apresentam-se projeções de impactos de outras formas de mobilidade e propõe estratégias para política pública de mobilidade mais geral. Tem como proposta final um planejamento orientado para novas zonas de centralidade que diminuam o fluxo diário pendular centro-bairro, novos modais de transporte e pontuais obras de infraestrutura. A figura ao lado, parte do plano diretor, demonstra como a questão dos fluxos na cidade é alvo da gestão pública.

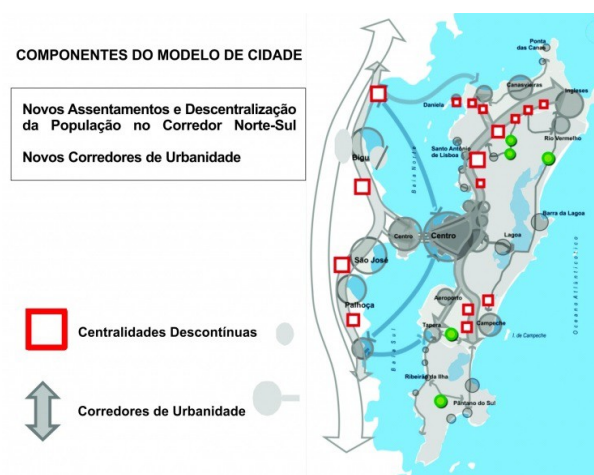


Ilustração 20: Ilustração 19: Imagem retirada do site da Prefeitura de Florianópolis sobre o plano diretor. Acesso: <http://www.pmf.sc.gov.br/sites/planodiretor/index.php?cms=novo+corredor+de+urbanidade&menu=3>

Para o interesse deste trabalho, destaco a expectativa apresentada pelo Superintendente do BNDES no texto introdutório de que o relatório se torne referência para outras cidades do país (Ibidem, 24). A única menção à uma atividade mais “autônoma” – se aproximando minimamente da carona – é a utilização de bicicletas e a criação de ciclovias, que apesar de apontar alto “resultado socioeconômico” quando comparada às faixas exclusivas de transporte rápido de ônibus (BRT), ganha pouquíssima atenção de alguns parágrafos (Ibidem, p. 49). Isto nos sugere como população e espaço da cidade são tidos como dados inertes para serem postos num modelo, não como estes elementos podem ter interação extremamente ativa e complexa para pensar o deslocamento. São questões que não cabem na política de “mobilidade”. Não é pensada para lidar com uma lógica da contingência como a carona.

Figueira (2015), em sua revisão sobre iniciativas de "mobilidade colaborativa" no Brasil, aponta como questão mobilidade é tratada estreitamente pelo poder público, concentrando-se nos

meios locomoção e tendo como base somente indicadores quantitativos, como mencionei anteriormente. Sustentando que é preciso pensar a mobilidade também qualitativamente, reconhece que a iniciativa de caronas programadas e mobilidade colaborativa "permite que as pessoas, além de perceberem os benefícios do acesso à produtos e serviços em detrimento à propriedade, economizem dinheiro, espaço e tempo, façam novos amigos e se tornem cidadãos mais ativos" (Figueira. 2015, p.7). A discussão de Figueira parte da gestão e da engenharia, mas seu apontamento ressoa na forma de governo seguindo a lógica da abstração dos contextos, simplificação e generalização (Scoot, 1999; 2006).

Estas reflexões colocam nova luz sob a paradoxal dinâmica urbana da cidade entre a carona e a mobilidade enquanto parte da gestão governamental: se por um lado é um desafio planejar o trânsito diário com uma malha viária de baixíssimo nível de integração (Medeiros, 2006), pois o caráter pendular das viagens (centro-bairros ou entre bairros) se dá pelas mesmas vias e o aumento populacional em qualquer dos bairros se reflete rapidamente no crescimento das filas de carros; a outra face é que a baixa integração pode ser vista qualificando as sociabilidade e possibilitando a implicação pessoal de “ainda” se poder negociar com um desconhecido a locomoção de caronas em certas situações, como se poderia pensar a partir da fala do senhor na última carona. Este modo de construção do tempo no deslocamento não parece caber naquilo que política de mobilidade dá conta, apesar de utilizar das infraestrutura e certos ritmos que são geridos pelas formas de governo.

Gostaria de trazer uma nova situação que, apesar da concordância sobre o “ainda” em relação à cidade e a carona, convida a pensar a construção de outro horizonte de contingências justificando a abertura do espaço privado do carro. O cruzamento destas experiências permite aprofundar nossa reflexão sobre tensão com uma ideia de cidade e dos vínculos projetados para movimentá-la.

Pedindo carona para universidade num começo de tarde de 2013, um carro grande e confortável com uma mulher, Ângela, e seus dois filhos para. Logo que me aproximo do carro, a vejo arrumando o banco e se preparando para a minha entrada. Parecia estar um pouco nervosa. Disse que ia até a Lagoa da Conceição, metade do meu caminho. Aceitei a carona, entrei no carro e nos apresentamos melhor. Agradei sua disposição, e ela logo disse ser a primeira vez que dava carona a um homem. Morava em Florianópolis há quase um ano, desde que seu esposo fora transferido. A prática da carona era nova

para ela. “Em São Paulo isto seria impossível, mas aqui ainda dá”. Continuamos a conversa sobre o processo de mudança e adaptação ao ritmo mais tranquilo de Florianópolis. Íamos na direção da creche de seus filhos, pouco antes do centrinho da Lagoa da Conceição. Chegando lá, Ângela desceu com os dois e eu esperei sozinho no carro por 3 ou 4 minutos. Quando retornou propôs me deixar direto no meu destino indo por outro caminho retornando novamente por onde viemos, dar a volta pelo outro lado do morro. Talvez me tomasse menos tempo pegar outra carona dali mas a garantia de seguir numa só carona até onde precisava e a empolgação com a conversa me fizeram aceitar a proposta. Meia hora depois cruzamos o ponto inicial do nosso encontro e seguimos pelo caminho que dá volta pela outra face do morro que precisava contornar.

A carona com Ângela propõe uma inversão das anteriores. Ao invés da ênfase no sentido utilitário e prático, é a disposição para a conversa e o prazer do encontro que fica mais aparente. Para meu propósito de deslocamento, o trajeto que cumprimos não foi o mais eficiente. Quando perguntei se iria até a Lagoa da Conceição e recebi uma afirmativa, não poderia imaginar que pararia no meio do caminho, no Canto da Lagoa, e que ainda me proporia de voltar para ir pro centro pelo Sul. Talvez, se tivesse mais naturalidade com a prática, buscaria deixar claro seu itinerário para que eu pudesse decidir. Mas Ângela estava com outras preocupações: com a organização do carro pra eu entrar, falar sobre sua “aventura” de dar carona a um menino, como vê a carona na cidade, sua adaptação, negociar seu itinerário como a carona e etc. É neste caráter mais preenchido pelo prazer da relação e a abertura de limites a reflexão sobre os aprendizados da carona através do olhar como veículo de projeção deste outro se aprofundar.

Ângela coloca em evidência a relação entre a prática e o conhecimento que é construído na experiência ao longo do caminho, num processo não só de ajuste perceptivo sujeito à previsão e o engano, mas no cuidado e atenção com o tempo compartilhado nesta forma de deslocamento. Sua adaptação com cidade é também uma adaptação com esta prática numa posicionalidade que se permite cambiante frente a um modo de viver o tempo durante o deslocamento. A atenção no “instante” durante a carona sugere um externo emergente que, em grande medida, fala da relação com as discontinuidades produzidas pelas diferenças em relação a outros e a outras que estão fora.

Assim como o senhor da carona anterior, o engajamento e contingencialidade de Ângela na

carona pode ser presumível a partir das experiências de deslocamentos e mobilidade anteriores, pelo fato de que “em São Paulo isto seria impossível”. Cada um se posiciona a partir de sua trajetória particular apresentando diferentes significados e relações com a prática, isto marca a diferença de universos simbólicos que pertencem (Velho, 1987). E as diferenças entre eles podem ser desdobradas da significação do “ainda” em relação à carona na cidade.

Se no caso do senhor a carona se articula com a greve de transporte, sua postura sugere primeiro um fechamento, a abertura dependendo das contingencialidades externas. Já com a Ângela o “ainda” é preenchido de aberturas para aprendizagens sobre estas contingências situacionais nesta forma de deslocamento. Afinal, era um alargamento de suas fronteiras que estava em jogo, não um agente externo: era a primeira vez que dava carona para um homem. Ela estava mantendo viva a carona na cidade para além da falta de ônibus e do sentido mais utilitário, participa aprendendo a lidar com os riscos e as incertezas de abrir o espaço privado do seu carro para alguém desconhecido. Vive isto não como alguém que viu a transformação de Florianópolis, mas como alguém que, a partir de sua vinda de um contexto muito mais urbanizado, encontra na carona uma potência criadora de novos pertencimentos com um outro ambiente, projeta-se então como uma nova realização na forma de habitar uma cidade. O que estes relatos convidam a pensar é em que medida e como nos permitimos participar na criação de rastros fugazes da carona?

Porém, tomando a convergência parcial entre ambos “ainda” ser possível a prática da carona, o foco se vira sobre como o contexto urbano aponta para um ideal imaginário de vida no qual experiências de sociabilidade como a carona são finitas. Assim, numa primeira camada política o “colapso” de um transporte público demonstra a potência da carona emergindo como brecha. Numa outra camada, a partir da convergência dos termos do “ainda” levantado nestes últimos relatos, a intensificação da urbanização parece indicar a impossibilidade desta brecha, e a própria estrutura urbana representa um certo “colapso” em formas de sociabilidades como a carona proporciona.

4.2 Efeito Burocrático: pagar passagem ou esticar o dedo.



Era começo da tarde, fazia sol e eu pedia carona no trevo do Rio Tavares. Lugar movimentado, com posto de gasolina, supermercado, restaurantes e variados comércios. Encontro de fluxos do Sul da Ilha e do Leste Ilha que iam ou retornavam da região mais central da cidade, na margem Oeste da Ilha. Das três pistas neste trecho, a do meio é reversível para lidar com o



Ilustração 21: Fotos do trevo do Rio Tavares e da construção do elevado, ainda em processo. (imagens do autor) Última imagem exatamente no ponto de carona.

fluxo de saída do bairro até o começo da tarde e o de retorno no começo da noite.

Como de costume, pedia carona no recuo de entrada do posto de gasolina, pouco antes de uma parada de ônibus. Atento aos diferentes carros no intenso movimento, com o dedão esticado, escuto alguém me chamando. Viro na direção da parada de ônibus e uma senhora me acena. Vou me aproximando com olhos e dedo atentos à via. Com o intenso barulho, não entendo bem o que estava falando, penso se a minha mochila estaria aberta ou se já nos conhecíamos. Chegando próximo o suficiente, ela diz: “não precisa pegar carona. Pago tua a passagem”. Fico surpreso com a gentil oferta. Agradeço e, cordialmente, digo que tenho dinheiro e estava pegando carona por outros motivos. Não tinha tempo para me explicar melhor, o fluxo de carros e os compromissos não permitiam desviar o foco da rua. Pela sua expressão, ela parecia não entender bem porque preferia a carona. Eu estava negando uma gentileza, havia um ruído na nossa comunicação, um instante de suspensão e estranheza. Ela volta pra parada e eu logo pego uma carona. Como esperava pela dificuldade de locomoção sempre presente naquele trajeto, cheguei mais rápido do que se tivesse ido de ônibus.

Podemos dizer que, quando estamos num ônibus, a produção de pessoalidades entre desconhecidos não é a regra, ocorre quando algo foge do comum. Oferecer dinheiro produziu um contato que não precisávamos, além de expressar uma leitura da minha opção enquanto “utilitária” pela pressuposta *falta* de grana para a passagem, como se não estivesse escolhendo pegar carona. Nos remete à motivação do senhor ao dar carona pela *falta* de ônibus. Ambos apontam como o “correto” seria realizar o deslocamento com o transporte público. Este último relato permite aprofundar como a prática tenciona o paradigma da mobilidade entre o transporte individual privado e o transporte público fazendo surgir este elemento da escassez.

Gostaria de argumentar que a lógica da indiferença, do dinheiro e do tempo cartesiano rege a mobilidade no ideal urbano, expressando quais vínculos que são imaginados produzindo a

“mobilidade” cotidiana das cidades. Assim, poderíamos conjecturar que, ao me oferecer dinheiro, esta senhora parece expressar certa inquietação com o desajuste de estar me locomovendo saindo da indiferença, pois na carona tudo parece produtor de diferenças. Se no ônibus ou no carro privado o ponto de vista infraestrutural é sempre pensado quantitativamente – quantas pessoas? quanto custa? quantos carros por minutos numa via? – e relativo à propriedade – ter dinheiro para a passagem ou ter um carro –, na carona o “ponto de vista infraestrutural” é mais contingente e qualitativo: sempre se torna *alguém*.

A carona requer, então, aprendizado e disposição para sair do conforto da impessoalidade e do isolamento. Contrasta com o aprendizado de pegar um ônibus em que, provavelmente, conseguimos nos locomover em qualquer cidade do mundo seguindo o “trajeto burocrático” de esperar no ponto certo, pagar uma passagem e descer no destino. Utilizando um guia com horários e rotas, podemos ainda viver esta experiência sem mesmo realizar nenhum contato. Ou seja, utilizar transporte público sugere uma lógica de aprendizado replicável e facilmente compreensível a um estrangeiro que não conhece as dinâmicas locais (Scoot, 2006), em que o olhar e atenção servem para se adequar a uma circulação e um ritmo predeterminado.

Em *A Produção Social da Indiferença*, Herzfeld (1992) discute como a burocracia pode ser compreendida pelo compartilhamento simbólico entre burocratas e a população de “clientes” “(...) de um universo maior que poderíamos chamar, quase simplesmente, a ideologia e prática de responsabilidade” (Herzfeld, 1992. pg 3)²⁷, enfatizando a descida da lógica estatal ao cotidiano das práticas. Assim, o caso desta senhora que me ofereceu dinheiro nos permite pensar sobre os efeitos da aderência às lógicas de governamentalidade e, conseqüentemente, seus desdobramentos nas subjetividades urbanas dividindo domínios entre o privado e o público ao tratar da mobilidade. Assim, a carona representa uma vivência na margem de ambas: contingencia-se o espaço privado para cumprir, em certa medida, aquilo que é visto como demanda pública.

Esta questão remete às percepções sobre o cenário urbano e a atitude de “reserva” que seus habitantes passam a assumir, como indicou Simmel (2005 [1903]) com suas reflexões inaugurais sobre a urbanidade na antropologia e na sociologia. A impessoalidade, o entendimento intelectualista e as trocas do cotidiano pela “quantificação” do dinheiro nas mediações entre as pessoas trazidas por este autor no início do século 20 ainda ressoam, por exemplo, nas análises de Marc Augè sobre uma Antropologia da Mobilidade (2010) na contemporaneidade se entrelaçar com a ideia de urbanização do mundo, atomismo social, “não-lugares” e a aceleração das vidas em

27 No original "If one could not grumble about "bureaucracy," bureaucracy itself could not easily exist: both bureaucracy and the stereotypical complaints about it are parts of a larger universe that we might call, quite simply, the ideology and practice of accountability." (Herzfeld, 1992. pg 3)

espaço de fronteiras móveis e relativas. Como próprio Augè sugere, nas condições diversas de vida na atualidade, pensar de modo mais amplo “a mobilidade é também aprender a repensar o tempo” (Augè, 2010 p. 100). E o dinheiro é senão um elemento central de ritmar a vida nesta pretensa imagem de vida “democrática” e de convivência das diferenças que as cidades representam. De algum modo, como sugere também o relato, torna-se igual na medida que constituímos vínculos mediados pela impessoalidade monetária, e é aí que criar e lidar com emergência de diferenças e arranjos incertos de relação tensiona a lógica de vida no ideal urbano.

As fotos que acompanham este último relato não são como as anteriores dos caminhos, tentam captar o ponto em que as pessoas pegam carona para exibir o processo de transformação do espaço das infraestruturas pela intervenção da gestão pública que ocorre naquele espaço. Acompanha o argumento que venho construindo na medida em que o elevado projeta maior aceleração dos fluxos e a diminuição dos recuo da via como numa estrada de alta velocidade, colocando novas relações a serem estabelecidas com o espaço. Uma nova estética projetando outra ética das relações em que as dinâmicas da carona podem deixar de existir.

Pensar o Estado e as cidades enquanto um processo diluído nas relações, num “fazer-se” das práticas de governo, incita a desnaturalização do sentido de desenvolvimento idealizado da urbanidade. Retomando também o “ainda” dos relatos anteriores, este conjunto de relatos coloca um processo de incorporação de “fins” como inevitáveis para certos tipos de relações e criação de vínculos para produzir a cidade, e as transformações infraestruturais parecem também concordar com este “fim”. A carona se mostra uma maneira de produzir a “mobilidade” cotidiana por vínculos não prescritos, não reduzíveis a uma função somente, a uma estrutura ou uma posição social específicas, e que ainda ocorre entre desconhecidos. Certas dimensões espaciais são centrais nesta possibilidade de interação.

Se considerei, a partir de Purkins (2012) os tensionamentos teóricos que assumir a posição de caroneiro coloca, a reflexão aqui se encaminha para os limites da produção do Estado em relação à “mobilidade urbana”. Assim, emerge enquanto questão o quanto o caráter político da carona é exatamente estar na flutuação entre uma atividade bastante objetiva e pragmática de deslocar como “necessidade da vida” na urbanidade, e de uma atividade que, ao mesmo tempo, testa os limites do compartilhamento que torna pessoas desconhecidas próximas, desfiando as fronteiras entre o deslocamento no isolamento do carro privado e na coletividade de ritmos prescritos no ônibus.

No próximo relato seguirei discutindo a questão do dinheiro enquanto um ritmador dos encontros na urbanidade. Se esta senhora do relato anterior colocou a questão numa situação de tensão entre ônibus e a carona, Fábio e Jennifer possibilitarão observar outras perspectivas durante a própria

carona.

Agosto de 2015, em torno de 15h e 30min, dia de sol. Estava no posto do trevo no Rio Tavares, mesmo trajeto do relato anterior. Com pouco tempo pedindo carona para um carro antigo, escort prata. Estavam no carro Fábio, o motorista manézinho do continente entre 40 e 50 e Jennifer, talvez com seus 18 a 25 anos, natural de Porto Alegre. Voltavam pra casa de um dia de "serviço" com obras e reformas elétricas que realizavam na armação. Iam para o continente.

A moça pouco falou, somente nas apresentações iniciais. Podia ver sentado no banco de trás o porta malas cheio de ferramentas: caixas, cabos, martelo, serra elétrica de disco. Logo depois que agradeço à disposição, Fábio comenta como quem puxa assunto que estava caro o preço da passagem do ônibus, sugerindo uma vantagem para pegar a carona. Comentei como achava interessante a prática de caronas também pela chance de contato que se estabelecia com as pessoas, conhecendo histórias e se ajudando. Isso o fez lembrar do tempo em que utilizava ônibus cotidianamente e fazia várias amizades com pessoa que encontrava, mencionando até comemorações de aniversário realizavam dentro do coletivo. Depois comentou sobre um rapaz que tinha dado carona no dia anterior, disse que era muito "gente boa" e se parecia comigo. Tentou descrevê-lo para ver se eu conhecia: traços finos no rosto, não muito alto, roupas largas, barba, loiro, cabelo grande... Não foi possível reconhecer, mas indica como este senhor vai reconhecendo certos "tipos" de pessoas, estilos de caroneiros. Depois de um curto silêncio, comenta mais uma vez ao longo da conversa que carona era boa porque era mais barata, e novamente concordo com a ressalva do aspecto da interação e do encontro. A carona foi rápida, me deixaram no pé do morro do pantanal e subo a pé até a universidade.

Esta carona foca novamente sobre a questão monetária em torno da carona, mas dando novos olhares: não como uma "desvantagem" e falta do relato anterior, mas como menor gasto e economia de recurso. Como continuidade com o relato anterior, emerge a questão que para se deslocar o dinheiro circula, seja na forma de gasolina ou passagens, e a prática de carona é notada e mencionada por fazer circular outros elementos que fogem à este tipo de quantificação. Nestas caronas, a tensão da carona com compreensões mais "convencionais" da mobilidade permitem inferir comparações levantadas pela senhora na parada e por Fábio.

Refletindo posteriormente sobre esta carona a partir de eixos analíticos que fui desenvolvendo na dissertação, percebi como eu passei a enfatizar a circulação dos encontros e conversas que a carona proporciona, remetendo à sua potência de resistência política "idealista", enquanto Fábio chamava atenção para o preço da passagem e a economia de dinheiro ao se deslocar desta maneira, mais próximo de um eixo pragmático. Significativo o fato de ter levado a conversa para a situação de sociabilidade do ônibus quando mencionei que via a carona por este lado mais "idealista" pelas relações que se estabelece. Traz como um lição de como não se pode tomar ideia de "não-lugar", reserva e anonimato como algo dado e determinante das mobilidades convencionais. Mas, como comentei em relação à senhora, trata-se de contatos e aspectos que não são necessário para o deslocamento em si como na carona.

O ruído interessante neste caso não é tão distante do anterior, novamente é como dinheiro, mobilidade e comunicação são arranjos nas situações. Assim, apesar de a questão monetária ser sem dúvida um significante que ronda a carona, não há um modo único de dar sentido. Mas incita a pensar por quem este aspecto é notado ou não nas justificativas do contingenciar a carona? Neste caso se torna interessante perguntar: para quem os polos mais pragmáticos em torno do dinheiro (ou da violência, como explorarei a seguir) brotam?

Lembro de uma carona que peguei num momento em que não estava realizando a etnografia. O motorista, que era um estudante da UFSC, pediu uma contribuição para as pessoas (desconhecidas) que estava dando carona ao pararmos num posto de gasolina no caminho. Eu estava acompanhado de um amigo e demos cada um dois reais. Quando descemos, começamos a discutir como aquilo parecia estranho. Ora, por que pedir dinheiro, ele faria de qualquer maneira caminho, nos colocamos naquela situação. Outras vezes escutei de caroneiros e caroneiras na cidade críticas sobre atitudes neste sentido. Assumindo que grande parte destes comentários tenha vindo de estudantes e jovens que trabalham e moram na Ilha nutrido o senso do estilo de morada e a busca de uma qualidade de vida, pedir a contribuição para gasolina parece ser uma espécie de *tabu* que estaria pervertendo o aspecto "solidário" da carona – não seria uma razão também para Figueira (2015) não mencionar as trocas

financeiras nas mobilidades colaborativas?

Esta relação é algo bastante visível em discussões em torno da “contribuição” cobrada em grupos de carona para viagens intermunicipais no *Facebook*. As polêmicas normalmente iniciam com críticas ao preço abusivo que algumas pessoas estariam pedindo, e o quanto isto estaria transformando a “carona solidária” e a “contribuição” num serviço. Daí se desdobram contra-argumentos justificando com os gastos do carro em geral – com pneu, desgaste do motor, impostos, preço da gasolina. O desfecho muitas vezes chegam a comentários como “pega quem quer” e mesmo tons mais violentos. Vê-se aí como esta tensão entre o caráter idealizado da prática de carona e a pragmática do custo monetário ligado às formas de deslocamento.

4.3 A carona contra o Estado: a agência feminina e a violência

Deslocar-se de carona remete a uma experiência de liberdades vinculada a flexibilidades dos horários, dos encontros e dos lugares onde chegar, indo até mesmo onde ou quando ônibus não chegam. Porém, esta liberdade experimentada na carona difere muito do tipo de liberdade gerida pelo “direito” de ir e vir que o Estado. Aquilo que governamentalidade proporciona de modo geral iguala as pessoas frente a certas normas e traçados burocráticos que transcendem os contextos específicos. Na carona o deslocamento se sustenta numa gama diversa de opiniões e modos de contingenciar o dar e o receber, em que as diferenças e a gestão dos instantes são também cuidados com os riscos. Neste última sessão gostaria de discutir o elemento de auto-responsabilização envolvida numa prática que é “auto-organizada” pelos praticantes, e assim sendo preciso lidar com os efeitos da própria diferença e dos riscos para se deslocar de carona. Por isto, ser mulher caroneira, por exemplo, é completamente diferente de ser homem.

Nas cidades, vivencia-se cotidianos que colocam as pessoas como parte de ritmos e categorias que preexistem às diferenças, igualando como “estudantes”, “professores”, “compradores”, “trabalhadores” ou “passageiros”. Estas expressam muitas vezes o caráter e alcance das relações que mantemos cotidianamente com as pessoas através destas categorias. Ao pensar a agência na carona, colocam-se os percalços deste aspecto de controle da situação com um “sujeito” pegando ou dando carona que não estão prontos e preestabelecidos, mas que se constroem ao longo do caminho. São as incertezas temporais e as (in)seguranças dos espaços privados e dos corpos, surgidas na carona, que também tensionam a vida urbana em geral, já que os horários são regradados por funções a cumprir e as pessoas desconhecidas podem representar sempre potenciais violência. Isto é parte da carona na mediação das diferenças ao compartilhar o tempo de algumas outras pessoas.

Podemos aprofundar esta reflexão sobre a subjetivação nos processos de deslocamento dialogando com os argumentos trazidos por Judith Butler (1998) em *Fundamentos Contingentes: o feminismo e a questão do 'pós modernismo'*. A crítica sobre o estabelecimento das bases e fundamentos fixos para teorizar o sujeito e o agir, respondendo a percepções estreitas do que seria a “morte do sujeito” na virada pós-moderna e pós-estruturalista, permite à autora argumentar que, na sua compreensão, não se trata de negar uma anterioridade, tornar o “sujeito” determinado por esta anterioridade, ou simplesmente ver a ação como processo de realização e inauguração do “sujeito”, mas apontar que “o caráter constituído do sujeito é a própria pré-condição de sua capacidade de agir.” (Butler, 1998. p. 22).

Na continuidade do argumento que venho fazendo em torno das tensões teóricas e experienciais da carona, a crítica de Butler tanto toca o processo de legitimação do poder na teorização do sujeito pelas ciências humanas e o “problema do pós-modernismo”, quando assinala as formas de criação de sujeitos pré-determinados na sociedade através da retórica de guerra e da retórica jurídica. Assim, discute como na criação de um fundamento de necessidade dogmático para determinada ação, naturaliza-se o “pré” e “não” político. Para pensar este aspecto, pode-se partir de como categorias que tornam necessárias certas formas de ação e as determinam se refletem na naturalização das mobilidades convencionais do carro e ônibus como óbvias, mascarando anterioridades no processo de concepção das políticas de mobilidade e os efeitos na vida das pessoas: as diferenças de recursos, de distâncias para acessar as linhas, os corpos que são encarados de diferentes formas. Assim, gostaria de explorar quais os percalços de tornar o fundamento do sujeito contingente nas práticas e nas formas de agir a partir de como lidamos com violências surgidas nas caronas.

Era quinta-feira à noite nos primeiros meses de 2010, ainda nem pensava em pesquisar caronas. Estava voltando pra casa de uma festa na Lagoa que tinha trabalhado como garçom depois de tomar algumas cervejas. Já passava das 2h da manhã e pedia carona no ponto da Osni Ortiga quando um carro estacionado no recuo que serve de estacionamento e lugar de contemplação da lagoa dá uma ré em direção à rua. Estava sozinho e me afastei um pouco. O carro entra na via e continua a ré até que consigo ver um senhor de uns 50 anos



pela janela aberta. Ele diz que poderia me dar uma carona. Agradeço e digo que prefiro esperar a próxima. Me sinto obviamente assustado com a situação, parecia que estava esperando uma pessoa para oferecer. Depois que ele insiste mais uma vez e acabei decidindo que talvez não fosse um problema. Ele tinha uma fala tranquila, cabelos um pouco grisalhos, estava num bom carro. Entro no carro e lembro que tinha uma música baixa. Começamos as apresentações comuns da carona seguido do que estávamos fazendo naquela noite. Durante o trajeto ele coloca a mão no meu joelho algumas vezes enquanto troca as marchas, e vai subindo até que demonstro desconforto e ele afasta a mão uma vez. Não lembro muito o que seguimos falando, mas de algum modo a conversa parecia mascarar o que estava rolando num outro nível. Novamente ele colocou a mão na minha coxa e vai bem objetivamente onde parecia que queria chegar. Peço pra ele parar o carro porque quero descer, e expesso que não estava gostando daquilo. Desço ainda longe de casa, mas consigo outras caronas com alguns outros festeiros daquela noite.

Isto que vivi é, sem sombra de dúvida, mais comum nas experiências de mulheres pegando carona. Já escutei muitos outros relatos de situações desagradáveis negando convites descabidos, tentativas de assédio e situações drásticas de mulheres pularem do carro em movimento por causa de violências e invasões como a que vivi. Estas situações impelem a várias maneiras de gerir o contexto antes mesmo que aconteça, como amigas relatam: botando a bolsa sobre as pernas, assumindo uma atitude áspera e direta, perguntando o caminho que o motorista irá fazer antes de entrar para que não se torne uma “favor” a mais a ser “retribuído”. Muitas caroneiras com quem convivi e convivo relatam que com pouca comunicação na troca de perguntas iniciais já se pode captar a intenção das pessoas, e, como tentei trazer com meu próprio exemplo, há sinais que aguçam nossa percepção para o perigo.

Acredito que estas experiências explicitam o ônus sobre uma liberdade no sentido mais “autônomo”, em que a diferença não é mascarada por uma igualdade através do acesso monetário e impessoal. Como argumentei, no ônibus a questão central que perpassa durante todo o trajeto é

quantidade: a lotação máxima, a demanda mínima, o preço da passagem. Assim, se projeta uma população inerte que se homogeneíza para tornar possível o deslocamento através da gestão pública de transportes. Já na carona se trata de quem é, e a qualificação se realiza a todo momento na passagem do instantes. É um controlar das contingências, e os riscos são parte desta gestão individual da situação para manutenção da prática.

Distinto do “Outro” do Estado – a população ou sociedade com a qual ele cria uma fronteira (Mitchell, 2005) – na mobilidade desta população quantificada e inerte, a produção do Outro ou da Outra na carona não se sustenta num lugar transcendente de garantias em processos em que se pode internalizar a ponto de torná-los completamente mecânicos. A implicação radical com a atenção alerta é necessária para realizar o trajeto, seja na repetida tentativa de comunicação com os carros que passam, seja lidando com formas de violência. Se ao escolher o deslocamento por caronas não há filiação fixa ou algo que está sempre ali, é o paulatino processo de experienciar e lidar com situações diversas em caronas que vão dando lugar para a prática na vida das pessoas, alargando as fronteiras tanto de novas realidades que vamos experimentando, como dar carona pela primeira vez a um menino, quanto sobre as violências que circulam na sociedade.

Outra amiga me relatou duas situações que foram desmotivando de ter a carona como opção no deslocamento, pelo menos quando estivesse sozinha. Nestas ocasiões ela pegara carona sozinha com homens que, no fim da viagem chegando ao destino, “pediam” recompensas. Uma das vezes o rapaz insistia em pegar seu número e disse que não ia destrancar o carro se ela não desse. Deu um número falso e desceu. Na outra ocasião, o motorista, indo além, insistia em ganhar um beijo da minha amiga, também mantendo o carro trancado e a impedindo de sair. Sua estratégia fora dizer que não podia fazer isto pois tinha namorado, apesar de ter uma namorada. Dissera-me que seria muito pior se dissesse que tinha namorada. É neste sentido que a vivência da violência ensina a lidar com ela.

Wendy Brown (2006) em *Finding the Man in the State* traz um argumento interessante para este aspecto. Pensando uma espécie de homologia entre formas de dominação estatal e dominação masculina, articula o debate feminista para compreender a relação entre as mulheres e o Estado. Brown diz que já há um grande empenho e reflexão sobre a importância da inclusão das mulheres em políticas de estado, mas coloca que “(...) menos comumente é levantada a questão que quero dar centralidade aqui: quando o estado é um instrumento especificamente problemático ou arena feminista de mudanças políticas” (Brown, 2006, p. 189)²⁸. Parte de um questionamento sobre o pensamento político sobre liberdade: ao mesmo tempo que a inclusão numa agenda política do

28 “Less often raised is the question I want to pose centrally here: whether the state is a specifically problematic instrument or arena of feminist political change” (Brown, 2007, p. 189).

Estado pode significar dar o mínimo de condições, proteções e acessos, há também um senso de distanciamento das condições de realização e da gestão de escolhas pelas formas de controle implicadas na legibilidade governamental. A autora propõe que a dominação burocrática estatal e masculina se aproximam na medida que ambas são difusas e não sistemáticas, mas que certamente funcionam através diferentes objetivos e efeitos (Idem, p. 191). Assim, o argumento da autora sugere também um paralelo simbólico entre a população governada pelo Estado e a condição de dominação sobre as mulheres, em que a população em geral teria este lugar de “cuidada” e dominada pelo estado, um/a outra/o.

Esta imbricada questão sobre governabilidade estatal, diferentes sentidos de liberdade e ação dialoga, a meu ver, diretamente com a carona e a política de mobilidade, pois a própria forma de se deslocar esticando o dedo parece minar características centrais que estruturam a retórica e produção de categorias transcendentais, presentes na legibilidade da governabilidade estatal e burocrática. Assim, caracterizações da carona sobre imprevisto, escolhas e ações bastante contextuais poderiam ser associadas aquilo que é muitas vezes negado retoricamente não só numa lógica de Estado e de governo, mas no próprio discurso cotidiano sobre a maneira convencional e correta de se locomover.

Na contramão de um discurso de controle racional, impessoal, e sistemático do Estado com a noção de governamentalidade, na carona o deslocamento surge como elemento procedimental, de critérios contingentes de legibilidade e, principalmente, de efeitos sobre as subjetivação daquilo que organiza a sociedade – e as cidades como laboratório da governabilidade são ótimas para perceber a naturalização de certos caminhos de desenvolvimento e processos de organização das pessoas no espaço.

Neste sentido, gostaria de argumentar que a carona pode ser pensada como uma prática "contra o Estado", e a relação entre auto-organização e maneiras de lidar com a violência abre possibilidade de articular esta reflexão com o espírito geral da obra de Pierre Clastres. Assumindo a grande diferença entre o contexto indigenista e este que estou trazendo, algumas dimensões críticas da obra de Clastres iluminam aspectos potentes pela noção de escassez e do papel da política nas sociedades. Em grande medida, sua crítica ao racionalismo utilitário e ao etnocentrismo expresso na noção de “sociedades sem estado” denuncia um decalque da representação das noções da política moderna coercitiva como um modelo aplicado acriticamente sobre outras sociedades. Defendendo seu argumento, diz que os indígenas da baixa sul-américa se contrapõe a uma organização de poder baseado na autoridade transcendente do controle, mantendo a gestão do poder num domínio imanente da sociedade. Ou seja, o poder não pode ser alienado do próprio grupo.

Quando retomamos a situação da senhora que me ofereceu dinheiro sob esta ótica clastreana, a estranheza por causa da minha escolha de pegar carona expressa como estas subjetivações produzidas pela governabilidade da mobilidade produzem uma descrença sobre esta forma de deslocamento ser parte de uma escolha, e, mais ainda, de algo que “mova a cidade” no seu cotidiano. O signo da escassez (presumida falta dinheiro para o ônibus) indica que ir de carona não figura como escolha frente outras, mas é marcada pela falta aparente de dinheiro de alguém pegando caronas. Assim, se desenha um paralelo com a escassez pelo qual indígenas são categorizados, como num risco iminente e constante.

Clastres estimula uma reflexão sobre aquilo que é tido como produtor de uma organização social ou ordem política, e aquilo que não é. Neste sentido, para pensar a carona a violência e agência, parece-me profícuo o texto *Da Tortura nas Sociedades Primitivas* (2003, p. 195) em que o autor discute a relação entre a lei enquanto “palavra dura” “Imperativa do Imperador” como basilar para pensar a organização social das sociedades modernas em seus fundamentos jurídicos como códigos transcendentais e anteriores à própria pessoa, e aquilo que em algumas sociedades indígenas os mantém como grupo nos rituais de iniciação. Nesta argumentação, Clastres aponta o espanto de ocidentais relatando as iniciações rituais em grupos indígenas não pela extrema violência de longo processo, mas com o fato de as pessoas aguentarem firmemente este momento de “tortura”. Assim, o “(...) corpo mediatiza a aquisição de um saber, e este saber é inscrito no corpo.” (Idem, 198)

Trazendo para interesse deste trabalho, esta noção de lei como “palavra dura”, que é também prerrogativa que legitima a violência de estado, permite um paralelo com a figura do passageiro atemporal e homogeneizante, conformado pela burocracia e processos de legibilidades ligados à mobilidade, em que a violência está no efeito duro e reto de ter ou não ter ônibus, de ter ou não ter dinheiro para pagar passagem, ter ou não um carro – signos da escassez. As desigualdades econômicas e sociais de acessos se deslizam para as possibilidades mobilidade ao mesmo tempo que são mascaradas como formas de violência por sua naturalização como maneira convencional e correta de se locomover.

Já a caroneira e estas experiências de contatos violentos surgem numa relação com espaço e o deslocamento paralela àqueles iniciados pela tortura, consistindo na explicitação das experiências que vão socializando as pessoas dentro de um campo de práticas. Clastres, somando ao argumento, coloca que a lei primitiva, “cruelmente ensinada, é uma proibição à desigualdade de que todos se lembrarão” (Ibidem, p. 200). Estes rituais são apresentados como modo de ensinar princípios daquilo que da forma e engajamento às pessoas naquelas sociedades, marcada no corpo, e não como algo separado. Se contrapõe à lei alienada e escrita das sociedades com Estado.

Frente às possibilidades de isolamento e impessoalidade ao viver a mobilidade cotidiana, a carona espontânea nos ensina que dependemos de outros para nos locomover. Tratamos da capacidade de agir e de gerir uma situação em que se é inevitavelmente contextualizado, tornamo-se alguém, ganhamos nome, escutam-se histórias de vida impensáveis, reconhecem-se formas de violências e modos lidar com elas. Tudo negociando momentos de trocas fugazes em que às vezes se precisa conversar com alguém com uma posição política oposta, ou lidar com uma tentativa de assédio ou mesmo uma violência. Não há um mascaramento pela homogeneização, são as pessoas nas suas diferenças que permitem a circulação.

Se ignorar a palavra do chefe, reconhecidamente fonte de poder, “encerra a ambiguidade imanente à linguagem” (Clastres, 2003. p. 62) no grupo como forma de não permitir surgir um poder alienado, na carona optamos por um meio de locomoção que não encerra “ambiguidade da linguagem” a partir de uma modelo, conceito ou uma figura homogeneizante, transcendente e pronta, põe o encerramento (e recomeço) na abertura para construção contextual e diferencial com outras pessoas para se deslocar, na realização imanente de um encontro fugaz.

As dinâmicas envolvidas na prática, por sua implicação individual e auto-organização, apresentam uma prática que está tensionando procedimentos essenciais à governamentalidade. Visibiliza os limites da “liberdade” nos marcos de uma política de Estado, demonstran como o senso de “autonomia” e responsabilização pela criação do próprio caminho encontra riscos e inseguranças. Assim, coloca como dilema entre a vivências mais “autônomas” e a “violência” precisa ser lido nos contextos, algo que, talvez em algumas casos, dialogue com qualquer projeto contestador ou de resistência que se pretenda estar como rastro fugazes nas brechas da governamentalidade do Estado moderno (zonas autônomas temporárias?). Assim, o projeto de resistência pode estar presente mesmo em algo tão simples e cotidiano como esticar o dedo para pedir carona na cidade de Florianópolis.

Conclusão

Re-habitando o mundo de carona

“Crê-se em geral que a novidade e o caráter interessante do conteúdo fazem “passar o tempo”, quer dizer, abreviam-no, ao passo que a monotonia e a vacuidade lhe estorvam e retardam o fluxo. Isso não é verdade, senão com certas restrições. Pode ser que a vacuidade e a monotonia alarguem e tornem “tediosos” o momento e a hora; porém, as grandes quantidades de tempo são por elas abreviadas e aceleradas, a ponto de se tornarem um quase nada. Um conteúdo rico e interessante é, por outro lado, capaz de abreviar a hora e até o dia; mas, considerando sob o ponto de vista do conjunto, confere amplitude, peso e solidez ao curso do tempo, de maneira que os anos ricos em acontecimentos passam muito mais devagar do que aqueles outros, pobres, vazios, leves, que são varridos pelo vento e se vão voando” (Thomas Mann, *A Montanha Mágica*, 1924 156-157)

Neste trabalho busquei explorar como a carona não é somente um meio de deslocamento, vislumbrando também como forma de específica habitar o mundo que, semelhante ao carro, o ônibus ou a bicicleta, proporciona contato com certas emoções, certas formas de vivenciar as paisagens, encontros com maior ou menos pessoas, aprendizados e, como espero de conduzindo o leitor a pensar, uma certa forma de pensar a experiência com a urbanidade e a pesquisa etnográfica. No balanço final desta jornada cabe discutir como a prática da carona pôde nos fazer pensar nestas duas dimensões: da cidade e da investigação antropológica.

Estas caronas que peguei e dei proporcionaram não somente a realização da pesquisa de mestrado, mas este campo marcou profundamente minha formação desde meados da graduação, quando pensei o quão profícuo poderia ser para uma reflexão na antropologia. Como mencionei na introdução, a prática de deslocamento por carona coloca os participantes num constante negociar de alteridades e abertura à descoberta de nunces de diferenças, sendo assim um caráter que remete à questão central da disciplina: a alteridade. Remete à condição repetida nas pesquisas em contextos urbanos das heterogeneidades que convivem nas cidades, mesmo que ritmos homogeneizantes do cotidiano pareçam querer as apagar. É neste sentido que este campo me auxiliou a pensar este aspecto central no conhecimento antropológico. Deste modo, compreendendo que, além de dissertar sobre a carona na cidade Florianópolis, este trabalho se refere a um processo de formação acadêmica, gostaria de realizar um balanço daquilo que passou e daquilo que vêm pela frente à luz de algumas questões levantadas neste trabalho.

Em meu trabalho de Conclusão com Licenciado em Ciências Sociais pela UFSC, *Iluminando e Obscurecendo a Escolarização: Reflexões sobre a educação a partir de A Invenção da Cultura de Roy Wagner* (2015), busquei realizar uma espécie de "tradução" para o contexto educacional

daquilo que Wagner (2009), neste obra, traz sobre a produtividade da cultura entre a invenção e convencionalização nos registros de simbolizações das ações. Uma premissa do esquema teórico deste autor que, de fundo, toca o interesse neste trabalho é que a invenção e a transformação em termos culturais sempre necessitam de uma simbolização diferenciante e a criação de novos referentes para compreender o mundo. A prática de carona, como tentei explorar nos termos da temporalidade dos instantes e dos processos de aprendizagens e aproximações, requer atenção e "controle de contexto" (para usar um termo wagneriano) numa tomada de perspectiva em que o "mundo" é revestido de emergências e impasses implicados na atividade de inventar seu próprio caminho negociando com outras pessoas. Trata-se da disposição por romper uma bolha temporal individual que se pode, normalmente, produzir nos processos de deslocamentos por carro, ônibus ou bicicleta, pois estas formas não exigem a interação tão intensa. Portanto, parece-me uma prática inventiva e transformativa na medida que impõe impasses e incertezas às pessoas pegando ou dando carona, em que as descontinuidades do tempo e os efeitos das diferenças (do outro/da outra) nos contextos deve ser lidada.

Outro aspecto que desenvolvi neste trabalho anterior e venho elaborando durante a participação em eventos é em torno da sensibilidade do olhar investigativo para criação das diferenças enquanto efeitos fugazes nas interações da sala de aula, assim pensando etnograficamente o quanto os docentes são parte destas criações. Por exemplo, a criação lugares momentâneos de fracasso e sucesso para diferentes alunos e alunas durante uma atividade²⁹. Discutindo a carona pude estender mais nuances das práticas na medida que a etnografia esteve mais integrada com a argumentação teórica do que em meu trabalho de conclusão, trazendo à tona diferentes personagens e modos resolver impasse semelhantes ao participar da carona dando ou pegando. Assim, este campo permitiu encontrar um caminho não somente para pensar uma concepção de pessoa em processo de construção contingente de diferenças, mas como se pode narrar e tornar a matéria complexa da realidade das pessoas num contínuo refazer em formato de texto.

Nesta mesma direção, meu projeto de doutorado objetiva estudar as formas temporalizar as experiência de “malucos de estrada” ou “malucos de BR” em seus cruzamentos por algumas grandes cidades e localidades reconhecidas na identidade que conecta estes grupos, como a Chapada do Veadeiros – GO, Chapada Diamantina – BA e a região de São Tomé das Letras. Busco então continuar pensando como as diversas formas de viver o tempo se cruzadas com os contextos e como os modos de se engajar nas experiência podem permitir um olhar para as formas de resistência e críticas à

29 Apresentei artigo com esta ideia no grupo "Antropología, políticas y educadoras/es. Prácticas, convergencias y desafíos en el contexto latinoamericano" na XII Reunião de Antropologia do Mercosul realizada entre 4 e 7 de dezembro de 2017. Há uma versão preliminar nos anais do X Encontro Nacional Sobre o Ensino de Sociologia na Educação Básica, realizado entre 23 e 25 de julho de 2017.

sociedade capitalista, individualismo, alienação das pessoas por suas funções sociais ou aos ritmos geridos pela circulação de dinheiro nos cotidianos. Perceber como estas perspectivas estão ao alcance dos olhares e ações na sociedade, se abertos à algumas desnaturalizações. Estes “malucos de estrada” fazem parte de grupos relativamente mais interligados por um identidade específica e estilo de vida, marcando formas trabalho, moradia, vestimenta e relações em geral que, muitas vezes, tensionam as formas de vida convencionais das sociedades. Enfim, um grupo não tão fugaz e provisório como os participantes da prática, assim convidando a aprofundar esta ideia de construção do tempo pela experiência.

A contribuição das ideias relativas ao tempo e à cidade que estive em contato nestes últimos anos com as atividades do BIEV (Banco de Imagens e Efeitos Visuais – UFRGS) e com o NAVISUAL (Núcleo de Antropologia Visual – UFRGS), além das trocas de ideias com as professoras Ana Luiza Carvalho da Rocha e Cornélia Eckert, foram essenciais para aprofundar e dar viabilidade a este interesse intelectual. Proporcionaram a sensibilidade para tornar a dimensão “do tempo” presente nos modos de narrar as experiência, permitindo ferramentas para dar conta desta diversidade de pessoas que se engajam numa prática de formas diversas. A perspectiva da Etnografia da Duração (2013), desenvolvida por estas autoras, convida a uma olhar para as continuidades entre espaço e a memória que atuam nas formas de agir e narrar, e dão direções para aprofundar estes os interesses que venho desenvolvendo.

A perspectiva da cidade investigada através de imagens objetivando captar formas sensíveis que o texto escrito somente alcança por outros meios, também enriquecida neste contato com estas pesquisadoras, permitiu-me dar relevância às paisagens e estéticas dos caminhos que se entrelaçam com a prática de carona em Florianópolis. Neste sentido, a aceleração, diminuição e descompassos de velocidades se articulou tanto com a sensibilidade aos fenômenos de duração para compreender este modo de deslocamento em relação ao desenvolvimento urbano e processos ocupações populacionais, quanto me impulsionaram para retirar da cadência temporal do instante na carona uma certa epistemologia da prática investigando as formas de conhecer implicadas em pegar, dar e negociar o caminho.

Tomando esta linha de interesse, agora me direciono para algumas reflexões conclusivas sobre onde a cidade e a pesquisa vividas de carona puderam me levar, explicitando para o leitor algumas amarrações das ideias à luz deste trajeto acadêmica que esbocei nos parágrafos acima.

A cidade

Como mencionei, as reduções de velocidade são imprescindíveis ao escolher a prática de

carona para se locomover. Posicionar-se em esquinas, após sinaleiras, próximos de quebra-molas ou qualquer acidente na topografia das vias que permita um contato mais prologado aumenta eficácia do deslocamento, pois facilita visualizar esta outra pessoas e ponderar riscos e desejos frente às diferenças. Por isso, a carona é uma prática de relação com alteridade que se direciona à etnografia enquanto prática de pesquisa que visa conciliar mundos diversos através de interações dialógicas. Deslocar-se deste modo mobiliza sentidos de como habitar os espaços reconhecendo as diversidades que estão presentes, mas para isso requer desaceleração.

A passagem dos instantes e a relação com as alteridades para criar esta forma heterodoxa de realizar a “mobilidade” cotidiana numa cidade requer, então, certa dinâmica de sociabilidades no espaço. Neste sentido, focando na narrativa do desenvolvimento urbano que realizei sobre Florianópolis, pode-se considerar como a menor aceleração do desenvolvimento se comparado com a história de outras cidades e os descompassos entre as bairros pode não só apontar as diferenças entre ocupações planejadas e espontâneas, mas fazer pensar como os ilhamentos urbanos – gerando a lógica de espacialidade das servidões, menor aceleração da ocupação e do desenvolvimento – podem sugerir uma troca comunitária em que a convivência das diferenças e alteridades é negociada pelas pessoas mais autonomamente e com a lentidão necessária para reconhecer quem são estas outras pessoas.

Assim, ao pensar a menor incidências de forças de governamentalidade na regulação dos espaços e, conseqüentemente, das relações possíveis de se estabelecer que vislumbro a potência de uma literatura sobre Estado e as formas de governo em diálogo com a carona. Como busquei elaborar a partir de diversos relatos, principalmente nos dois últimos capítulos, pode-se reconhecer como esta prática de deslocamento não é simples forma de resistência e constituição de ideais de uma “nova” sociedade e formas associação. A carona é produzida por agenciamentos, em que aberturas e fechamentos explicitam efeitos da governamentalidade na adesão subjetiva das pessoas sobre como a “mobilidade” deve ser realizada nas cidades, sobre o que circula para isso, sobre as fronteiras fluidas entre a abrangência das demandas públicas e os limites da participação privada na reprodução das vidas urbanas. Neste sentido, a carona surge como prática e sociabilidade que também participa destas subjetivações do Estado num lugar específico, talvez como fonte de desnaturalização.

Porém a cadência, o risco e a necessidade resolução de impasses na implicação pessoal da atenção exibem um prática que tensiona as formas de viver nas cidades através da tomada de certas posições que “homogenizam” as pessoas em categorias abstratas e abrangentes de passageiros, de cobrador, de estudantes, de professor, de estudante, de funcionário e etc. Cabe considerar que é em nome desta posição de passageiro (ou cidadão) que se requer direitos frente a um Estado. Na carona, as pessoas estão constantemente implicadas, mesmo que fugazmente, na produção de si como alguém

diferente (com nome, gosto, origem...) para realizar “a mobilidade urbana”. Se as trocas sociais nos espaços urbanos, como sugeriu George Simmel no início do século 20, são tipicamente movidas pelo dinheiro, pode-se inferir como seu habitante típico facilmente pode não alcançar uma compreensão profunda das cadeias de trabalho de pessoas para manter a cidade funcionando, como a própria mobilidade. Assim, se a posse do dinheiro permite a ilusão de que os acessos e as escolhas dependem somente da capacidade do indivíduo (tendo ou não tendo), na carona convivemos constantemente “num limiar tênue entre dependência e autonomia” (Cordeiro, 2017. p. 86), explicitando a condição desta outra ou outro diferente para realizar deslocamento.

Importante notar como o processo de urbanização na história de Florianópolis contou com uma migração de populações de classes médias e altas que ganha intensidade nos anos 60 e 70, e é ascendente até os dias hoje. A articulação entre uma busca de novas formas de habitar motivada por uma fuga de urbanidades, mais típicas destes imigrantes, e a população nativa, em suas distâncias relativas dos ritmos e objetivos na vida do cidadão, criaram o ambiente de sociabilidade fértil para a duração da carona no tempo e no espaço. Na minha vivência, há uma paulatina transformação do perfil dos imigrantes nas regiões em que mais concentrei o campo, cada vez mais havendo pessoas em busca de trabalhos na expansão do mercado de serviços nestes bairros. E, claro, estas tem feito parte da reexistência diária da carona como prática de deslocamento no espaço da cidade. A questão que se coloca para futuro, neste sentido, é como as transformações de perfil da cidade vão alterando os sentidos que habitam a prática?

Atualmente, a infraestrutura de vias mostra sinais de colapso com muito trânsito diário, ainda mais durante a temporada de turismo quando a população triplica. As praias não têm suportado o esgoto lançando no mar, deixando cada vez menos opções de água própria para banho. Há uma cumplicidade entre a gestão urbana e estes colapsos. A saturação das vias devido à concentração dos fluxos é o efeito mais visível ao refletir sobre a prática de carona. Novos condomínios brotam a todo mês em regiões que já há um trânsito diário considerável com a atual população de residentes. Isto projeta um esgotamento das infraestruturas materiais frente ao aumento de pessoas em movimento, sugerindo também a saturação do ambiente de sociabilidade de reconhecimento lento de diferenças. Como tentei trazer, a regulação dos espaços pelas formas de governo tem grande participação neste processo, a incidem sobre as possibilidades de existência da carona, mas que indiretamente porque movida por outros interesses.

A antropologia

Por fim, cabe considerar os desdobramentos que este trabalho pode permitir ao recolocar o

lugar do antropólogo como produtor do conhecimento depois de circular como caroneiro urbano. Durante esta jornada reflexiva não houve a definição de uma alteridade específica, mas a carona como forma de deslocamento trouxe uma prática que colocou um exercício em relação às alteridades que habitam a cidade de Florianópolis. Em grande medida, explorei como a interação na carona coloca os participantes num constante exercício de descortinar de instantes e lidar com impasses em que as diferenças são negociadas para realizar o deslocamento.

Esta etnografia não é somente sobre o cotidiano de uma cidade, mas se deu no meu próprio cotidiano durante alguns anos recolhendo relatos e me colocando nos ritmos da prática da carona. Sendo assim, fui cruzado por possíveis riscos, facilidades utilitárias e idealismo que discuti nesta dissertação. Isto se reflete num borramento das fronteiras entre o trabalho de campo enquanto um momento excepcional e as atividades corriqueiras do dia a dia, como a mobilidade. Quando se considera as subjetivações e os imaginários em tensão com formas convencionais de mobilidade discutidas sobre a carona, emerge como este campo chama atenção para as aderências do próprio investigador na urbanidade às influências da governamentalidade, em que as distinções entre as responsabilidades privadas e públicas para movimentar a cidade, entre momentos de isolamento e interação com outras pessoas, e entre formas de contingenciar a abertura a outra pessoa são somadas a mais esta separação de momentos entre o campo de pesquisa com alteridades e as vivências cotidianas com uma mesma população. Assim, se a carona foi vista como prática de mediação das diferenças ressoando na atividade etnográfica, torna-se interessante considerar o quanto a prática etnográfica se vê abalada de um lugar seguro de contato com a alteridade ao se ponderar as desnaturalizações possíveis sobre o viver na urbanidade na medida em que se colocam nos ritmos inerentes à carona, nas suspensões, nos impasses, nos riscos e nas negociações para fazer a cidade circular.

A questão que gostaria de colocar é como as próprias as temporalidades da rotina acadêmica e intelectual podem tender à criação de um ritmo em que tornar os diversos outros e outras encontrados no cotidiano alguém diferenciado pode ser mesmo impossível. Isto remete e pode ser pensado com o filme *Morangos Silvestres* de Ingmar Bergman (1957). A narrativa se baseia na jornada de Isak Borg, professor de medicina com idade bem avançada, que viaja com sua cunhada para receber um prêmio pela universidade que trabalhou. Ainda no início, declara sua decisão de, durante a vida, tomar distância das relações sociais em detrimento de sua grande paixão: a ciência. Seu senso utilitário e impessoal ao lidar com as outras pessoas é explícito nas suas interações, mas se vê abalado por memórias de seu passado e encontros com jovens desconhecidos que, durante a viagem de carro até a universidade, pedem-lhe uma carona. Estas vivências na jornada permitem a

Isak refletir sobre sua vida e repensar sua atitude frente as relações sociais mais próximas e mediadas por impessoalidades de posições prontas.

Acredito que a carona, enquanto campo de pesquisa, apesar de sua aparente particularidade, leva a questões bastante amplas sobre como as interações são realizadas na sociedade. Numa organização social em que as diferenças são fortemente governadas e controladas, dando imagens de seguranças para as experiência sociais, uma prática em que as diferenças precisam ser lidadas pelos participantes, aberta à incertezas e riscos, explicitam vínculos entre as pessoas nos quais podem ser facilmente negados como parte da produção da sociedade por meio de instituições e posições sociais prontas.

A carona, como experiência, convida a conceber como as formas de resistência ao individualismo, à segregação das diferenças e à lógica monetária podem estar mais próximas que se imagina. Neste caso, a um polegar esticado na beira de uma via de distância.

Referências Bibliográficas

ABU-LUGHOD, Lila. Writing against Culture. In: FOX, R. (ed.) *Recapturing Anthropology*. Santa Fe: School of American Research, 1991, p.137-162

APPADURAI, Arjun. Disjuncture and Difference in the *Global Cultural Economy*, 1990

AUGÈ, Marc. *Por uma antropologia da mobilidade*. tradução: Bruno César Cavalcanti, Rachel Rocha de Almeida Barros ; revisão: Maria Stela Torres B. Lameiras. - Maceió : EDLTFAL : UNESP, 2010

BARROS, Tatiane Vieira; GOMES, Larisse Louise Ponte; CAMARGO, Marcelo Giacomazzi. Etnografia da carona. Uma perspectiva sobre mobilidade e sociabilidade. *Ponto Urbe [Online]*, 19 | 2016, posto online no dia 31 Dezembro 2016. URL : <http://pontourbe.revues.org/3266>. Acesso 2 de Janeiro de 2017 às 15:40

BACHELARD, Gaston. *A dialética da duração*. Ática, SP, 1988.

_____. *A intuição do instante*. Editora Versus, Campinas-SP. 2010

_____. *Bachelard: Os Pensadores*. A poética do espaço. Abril Cultural, São Paulo, 1978. p. 183-346.

BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo*. (Obras escolhidas, v.3) Trad. José Martins Barbosa e Hermerson Alves Batista. São Paulo: Brasiliense, 1989. p 37-67; 185-235

BROWN, Wendy. Finding The Man in The State. In: *The Anthropology of the State: a reader*. Oxford: Blackwell Publishing [organizado por SHARMA, Aradhana & GUPTA, Akhil]. 2006, p.187-210

BOURDIEU, Pierre. *The Logic of Practice*. Stanford University Press, 1991. p. 1 – 142.

CARNEIRO DA CUNHA, Manuela. Cultura e "cultura": conhecimentos tradicionais e direitos intelectuais. In: _____. *Cultura com aspas*. São Paulo: Cosac Naify, 2009. p.311-373.

CARVALHO, José Jorge de. O olhar etnográfico e a voz subalterna. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 7, n. 15, p. 107-147, julho de 2001

CLASTRES, Pierre. *A Sociedade contra o Estado*. São Paulo, Cosac Naify, 2003 (1974).

_____. A economia primitiva. (1976) In: *Arqueologia da Violência*. Cosac Naify, 2014. p. 165-183.

CARLSON, Donna. Thumbs out: Ethnography of Hitchhiking. In: *The Cultural Experience: Ethnography in Complex Society*, . Chicago: SRA. Edited by J.P. Spradley & D.W. McCurdy, 1972 pp. 137–146. Acesso em <https://archive.org/stream/culturalexperien00spra#page/146/mode/2up> 13/07/2017

CONCEIÇÃO , Milton Luz. Topocídio da Ponte Hercílio Luz. *Resgate – Revista Interdiscip. Cult.*,

Campinas, v.23, n.30, 2015. p. 119-130.

CORDEIRO, Alexandre de Albuquerque. *Carona solidária : uma opção de mobilidade no município de Florianópolis – SC*. Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em Geografia, Florianópolis, 2017. p. 90.

DALAKOGLU, Dimitris. The road: An ethnography of the Albanian–Greek cross-border motorway. *American Ethnologist*, Vol. 37, No. 1, 2010. pp. 132–149

DALAKOGLU, Dimitris & HARVEY, Penny. Roads and Anthropology: *Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility*. Mobilities, Routledge. Vol. 7, No. 4, November 2012. p. 459–465

DIÁRIO CATARINENSE. Por que Florianópolis é a melhor cidade do país para criar os filhos. Publicada em 14/03/2015. Acesso em <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2015/03/por-queflorianopolis-e-a-melhor-cidade-do-pais-para-criar-os-filhos-4718425.html>. Acesso 04/07/2016 às 01:32 AM.

_____. Florianópolis é a melhor cidade brasileira para criar os filhos, aponta estudo. Publicada em 04/03/2015. Acesso em <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2015/03/florianopolis-e-ame-lhor-cidade-brasileira-para-criar-os-filhos-aponta-estudo-4711625.html>. Acesso 04/07/2016 às 1:30.

_____. Florianópolis tem a pior mobilidade urbana do Brasil. Publicada em 26/05/2009. Acesso em <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2009/05/florianopolis-tem-pior-mobilidade-urbanado-brasil-2523317.html>. Acesso 17/10/2013 às 15:40.

ECKERT, Cornelia & ROCHA, Ana Luiza Carvalho. *O tempo e a cidade*. Editora da UFRGS – Porto Alegre. 2005.

_____. *A etnografia da duração*. Porto Alegre, Marcavisual, 2013.

_____. Etnografia de Rua: Estudo de Antropologia Urbana. *Rua*, Campinas, 2003 9: 101-12.

_____. Etnografia da duração nas cidades em suas consolidações temporais. *Política e Trabalho – Revista de Ciências Sociais*, n. 34 Abril de 2011 - p.107-126

_____. A interioridade da experiência temporal do antropólogo como condição da produção etnográfica. *Revista de Antropologia*, vol.41, n.2 - São Paulo. 1998

FANTIN, Marcia UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS. . Cidade dividida : dilemas e disputas simbólicas em Florianópolis. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, São Paulo, 1999. 257 f. (?)

FERGUSON, James (with Larry Lohmann). The Anti-Politics Machine. Development and Bureaucratic Power in Lesotho. In: *The Ecologist*, Vol. 24, N. 5, September/October 1994. p. 176-181

FERREIRA, Amanda Fernandes; RIBEIRO, Renato Guimarães; BARBOSA, Heloisa Maria. Aceitabilidade da carona programada como forma de gerenciamento da demanda por estacionamento em uma instituição de ensino. *XXV ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte – Belo Horizonte – MG – 7 a 11 de Novembro de 2011*

FIGUEIRA, Gabriel Mendes. Mobilidade Colaborativa no Brasil: um estudo de caso sobre iniciativas de carona economia colaborativa. *Anais do Congresso Nacional em Excelência de Gestão*, 13 – 14 de Agosto de 2015.

FOUCAULT, Michel. Microfísica do Poder. Cap. 17, A Governabilidade. Graal, São Paulo, p. 407-431, 2012

FAVRET-SAADA, Jeanne. “Ser afetado”. Tradução Paula Siqueira. *Cadernos de Campo – USP*, São Paulo. V. 13, n. 13, 2005. 155-161.

GOFFMAN, Erving. A representação do eu na vida cotidiana. Editora Vozes – Coleção Antropologia: 8, 1975. 234 p.

GOLDMAN, Márcio. Os tambores dos mortos e os tambores dos vivos. Etnografia, antropologia e política em Ilhéus, Bahia. *Revista de Antropologia – USP*, São Paulo, V. 46 Nº 2, 2003. p. 445 – 476

GUPTA, Akhil. Red Tape. *Bureaucracy, Structural Violence, and Poverty in India*. Duke University Press: Durham and London, 2012. p. 1-73

HANNERZ, Ulf. Fluxos, Fronteiras e Híbridos: palavras chave da antropologia transnacional. *Mana*, 3(1), 1997, 7-39

HARAWAY, Donna. 1995. Saberes Localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. In *Cadernos Pagu* (5): pp. 07-41.

HIJZINGA, Johan. Homo Ludens: o jogo como elemento da cultura. Perspectiva, Editora da USP, São Paulo – SP. 1971 [1938], p. 1-86, 217-236.

KENDALL, Blake Paul. Sharing the Road: The Post-Internet Hitchhiker. *Journal of Visual and Media Anthropology*, v. 2 No.1, p. 40-55, 2016.

KEROUAC, Jack. On the Road – Pé na Estrada. Porto Alegre: Editora L&PM Pocket, 2006

LATOUR, Bruno. *Reagregando o social: uma introdução à teoria do Ator-Rede*. Salvador: Edufba; Bauru: Edusc, 2012, p.1-69, 205-249, 351-372.

LAVIOLETTE, Patrick. Why did the Anthropologist Cross the Road? Hitch-Hiking as a Stochastic Modality of Travel, *Ethnos: Journal of Anthropology*, 2014. p. 1–23

LOW, John. *After Method: Mess in social science research*. New York: Routledge, 2004. p. 165

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana

- perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Rev. Brasileira de Ciências Sociais* [online]. 2002, vol.17, n.49, pp.11-29
- MALINOWSKI, Bronislaw. *Argonautas do pacífico ocidental*. São Paulo, Abril Cultural, [1922], 1976.
- MAHOOD, Linda. Hitchin' a Ride in the 1970s: Canadian Youth Culture and the Romance with Mobility. *Histoire sociale / Social History*, vol. XLVII, no 93, Mai / May 2014. p. 205 – 227.
- MANN, Thomas. A Montanha Mágica. Tradução Herbert Caro – [Ed. Especial]. – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, [1924] 2012. 1043 p.
- MEDEIROS, Valério Augusto Soares de, 2006. Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativa. – Brasília: PPG/FAU/UnB. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2006. p. 519
- M'CHAREK, Amade. Fragile differences, relational effects: Stories about the materiality of race and sex. *European Journal of Women's Studies*.17(4), 2010. p. 1 –16
- MITCHELL, Timothy. "Society, Economy and the State Effect". In: *The Anthropology of the State: a reader*. Oxford: Blackwell Publishing [organizado por SHARMA, Aradhana & GUPTA, Akhil]. 2006, pp. 169-183
- MOL, Annemarie, and LAW, John. "Regions, networks and fluids: anaemia and social topology." *Social studies of science*. 24.4, 1994. p. 641-671
- MUNN, Nancy. The cultural anthropology of time: a critical essay. *Annual Review Anthropological*, v. 21,1992, p. 93-123.
- MUKERJI, Chandra. "Bullshitting: Road Lore among Hitchhikers." *Social Problems* 25, no. 3, 1978. p. 241-52
- PARK, Robert Ezra. The City as a Social Laboratory, in White S., *An Experiment in Social Research*, Chicago, University of Chicago Press, 1929. p. 1-19.
- PAULA, Bruno Lucas Saliba de; FERREIRA, Eduardo Henrique Carvalho. Um carro a menos, um amigo a mais: A carona como exemplo de sociabilidade. *Revista Três Pontos*, v. 7, n.2, 2016. p. 23-31.
- PÉTONNET, Colette. A observação flutuante: exemplo de um cemitério parisiense. Traduzido por Soraya Silveira Simões. *Antropolítica*, n. 25, 2008. p. 99-111.
- PORTIS, Julian A. Compagni. *Thumbs Down- America and the Decline of Hitchhiking*. Tese de Doutorado como Bacharel em Artes, Wesleyan University, Middletown, Connecticut – EUA. 2015, p. 129
- PURKINS, Jonathan. Cap. 8 The Hitchhiker as Theorist: Rethinking Sociology and Anthropology from an Anarchist Perspective. In: *The Continuum Companion to Anarchism*, Ruth Kinna and Contributors. Continuum, 2012, pp. 140-161.

REIS, Almir Francisco. *Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações*. Editora da UFSC - Edufsc, Florianópolis. 2012

RIAL, Carmen. *O mar-de-dentro: A transformação do espaço social na Lagoa da Conceição*, UFSC/Departamento de Antropologia, Repositório da UFSC, 1988. 131 p.

_____. The “Devil's Egg”: Football Players as New Missionaries of the Diaspora of Brazilian Religions. In: *Diaspora of Brazilian religions*. Org. Cristina Rocha e Manuel A. Vásquez. (International studies in religion and society) Brill, Leiden – Boston, 2013. p. 91-116

_____. Rodar: a circulação dos jogadores de futebol brasileiros no exterior. *Horizontes Antropológicos*. Vol.14 no.30 Porto Alegre July/Dec, 2008. p. 21-65.

RIAL, Carmen; GODIO, Matias (Organização); *Pesca e Turismo: Etnografias da globalização no litoral do Atlântico Sul*; Núcleo de Publicações – NUPPe, Universidade Federal de Santa Catarina – CFH, Florianópolis. 2006, p. 7-39, 103-113, 159-181.

RICOUER, Paul. *Tempo e Narrativa. Tomo I*. Papirus, Campinas-SP, 1983. p. 1-107

RIVOLUCRI, Mario. *Hitch-Hiking*. Cambridge, 1974. Sem número de páginas. Acesso: http://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rivolucricri

ROCHA, Ana Luiza Carvalho. Antropologia das formas sensíveis: entre o visível e o invisível, a floração dos símbolos. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 1, n. 2, p. 107-117, jul./set. 1995

SAHLINS, Marshall. *Cultura e Razão Prática*. Cultura e razão prática: dois paradigmas da teoria antropológica; Rio de Janeiro: Zahar, 1979. Pp. 68-142.

SCOTT, James. Seeing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed. New Haven and London, Yale University Press, 1998. p. 1 – 147; 309 – 346.

SHELLER, Mimi & URRY, John. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, Volume 38, 2006. p. 207-226.

SIMMEL, Geroge. *George Simmel: Sociologia*. Org. Evarista de Moraes Filho, editora Ática. 1983 p. 46-58; 122-134;162-181

_____. As grandes cidades e a vida do espírito. In: *Mana – Estudos de Antropologia Social*. 11 nº 2, out., pp. 577-591, 2005/1903

STRATHERN, Ann Marilyn. O gênero da dádiva: problemas com as mulheres e problemas com a sociedade na Melanésia. Editora da UNICAMP, Campinas-SP. 2006 [1988], p. 19-80, 207-260.

_____. O efeito etnográfico e outros ensaios: Marilyn Strathern. Cosac Naify, São Paulo-SP. 2014, p. 109-132, 231-240, 345-406, 487-509.

VELHO, Gilberto. Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Zahar, Rio de Janeiro, RJ. 1987. (?)

_____. Projeto e Metamorfose. Zahar, Rio de Janeiro, RJ. 1997, p. 137.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1973 [1938]

Referências Filmográficas

BERGMAN, Ingmar. *Morangos Silvestres*. 85 min, 1957
<https://www.youtube.com/watch?v=lK8D9PWhHIk>

GODIO, Matias & VAILATTI, Alex. *Naufração*. 52 min, 2014
acessível em <https://www.youtube.com/watch?v=TJpCrZDqmtM>